

MEMO

Aan
Gemeente Landerd
Van
Advin vestiging Oss

Datum
15 april 2016
Projectnummer
INF1423700
Versie
D

Onderwerp
Verkeersaspecten centrumplan Schaijk

Aanleiding

De gemeente Landerd heeft het Centrumplan Schaijk in ontwikkeling. Dit centrumplan heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie. Enerzijds veranderen de verkeersstromen in het gebied en anderzijds zullen de nieuwe ontwikkelingen – naar verwachting – meer verkeer trekken. Op basis van actuele verkeerstellingen en de toekomstige verkeersgeneratie van het centrumplan (aan de hand van de kencijfers van het CROW) kan de huidige en toekomstige verkeerscirculatie in beeld gebracht worden. Op basis van deze berekeningen kan een inschatting gemaakt worden van de gevolgen van deze nieuwe intensiteiten voor de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid.

Huidige situatie

In 2014 en 2015 zijn op verschillende momenten en op verschillende locaties verkeerstellingen verricht om de huidige intensiteiten vast te stellen. De tellocaties zijn weergegeven in figuur 1. De resultaten van de tellingen zijn opgenomen in tabel 1. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de gemiddelde etmaalintensiteit per werkdag (maandag t/m vrijdag), per weekenddag (zaterdag en zondag) en per weekdag (gehele week).



Figuur 1 Tellocaties verkeerstellingen

Nr.	Locatie	Datum	Gemiddelde etmaalintensiteit		
			Werkdag	Weekenddag	Weekdag
1.	Pastoor van Winkelstraat	7-7-2014 t/m 21-7-2014	4.100	3.119	3.798
1.	Pastoor van Winkelstraat	20-2-2015 t/m 3-3-2015	3.700	3.181	3.527
2.	Europaplein	17-11-2014 t/m 2-12-2014	1.876	1.468	1.759
3.	Europaplein	7-7-2014 t/m 14-7-2014	1.976	1.194	1.716
4.	Schutsboomstraat	14-7-2014 t/m 21-7-2014	5.091	4.219	4.800
4.	Schutsboomstraat	17-11-2014 t/m 3-12-2014	5.718	4.967	5.444

Tabel 1 Verkeerstellingen 2014 - 2015

Verkeersgeneratie Centrumplan Schaijk

Het CROW heeft kencijfers ontwikkeld voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen. Het betreft de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt. Deze kencijfers voor verkeersgeneratie liggen vast in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW-publicatie 317).

In de kencijfers van het CROW voor verkeersgeneratie gaat het om een orde van grootte voor de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer van en naar een bestemming. De kencijfers hebben daarom een bepaalde bandbreedte. Zo wordt per type voorziening en de ligging een minimum en een maximum gegeven.

De hoogte van de kencijfers is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad waar de functie gelegen is alsmede de specifieke ligging in het gebied:

- Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de publicatie van het CROW verwezen naar de indeling die gemaakt is door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In totaal zijn er vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De kern van Schaijk valt volgens het CBS wat betreft de verstedelijkingsgraad in klasse 4, hetgeen 'weinig stedelijk' inhoudt.
- De verkeersgeneratie wordt onder meer bepaald door de locatie van de functie alsmede het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit verkeersstudies blijkt dat functies in centra een lagere verkeersgeneratie hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. In de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW is het volgende onderscheid gemaakt naar zones 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. De ligging van het Centrumplan Schaijk wordt gezien als 'centrum'.

In tabel 2 zijn de relevante kencijfers opgenomen voor de functies in het Centrumplan Schaijk. De aanduiding van de functies in de eerste kolom komt overeen met de aanduiding zoals gehanteerd wordt in de parkeernormen van de gemeente Landerd en het parkeeradvies dat opgesteld is voor het Centrumplan Schaijk. De omschrijving in de tweede kolom is afkomstig uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW. De kencijfers betreffen het aantal motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).

Functies	Omschrijving CROW	Kencijfers verkeersgeneratie		
		Min	Max	Eenheid
Woning tot ca. 80 m ²	Huur, etage, midden/goedkoop	3,7	4,5	Woning
Woning sociale sector	Huurhuis, sociale huur	4,8	5,6	Woning
Woning middeldure sector	Huurhuis, vrije sector / koop, tussen	6,8	7,6	Woning
Woning dure sector	Koop, vrijstaand	7,5	8,3	Woning
Detailhandel non-food	Buurt- en dorpscentrum	36,2	67,5	100 m ² BVO
Detailhandel food	Fullservice supermarkt	63,5	105,1	100 m ² BVO
Ondersteunende horeca	café/bar/cafetaria	10,0	12,0	100 m ² BVO
Commerciële dienstverlening	Kantoor met baliefunctie	10,5	12,9	100 m ² BVO

Tabel 2 Kencijfers verkeersgeneratie (mvt/etm)

Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie zijn de kencijfers van het CROW voor een 'fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)' gebruikt voor de supermarkten in het plangebied. Van de overige commerciële ruimten in het plangebied is de exacte invulling nog niet bekend. Voor deze ruimten is uitgegaan van de kencijfers van het CROW voor een 'buurt- en dorpscentrum' zoals omschreven in CROW-publicatie 317.

Verkeersgeneratie bouwdelen 1 en 2

Als bouwdeel 1 worden in het plangebied een supermarkt, winkels en 36 appartementen gerealiseerd. Aanvullend wordt als onderdeel van bouwdeel 1 een winkel gerealiseerd met twee appartementen op de eerste verdieping. Bouwdeel 2 bestaat uit een aanpassing van de bestaande supermarkt, de bouw van winkelruimte met een oppervlakte van ca. 252 m² BVO en de bouw van 13 appartementen (vrije sector, groter dan 80 m²).

In de tabellen 3 en 4 is voor bouwdeel 1 respectievelijk bouwdeel 2 aangegeven wat de toename van het gemotoriseerd verkeer per etmaal naar verwachting zal zijn als gevolg van het te realiseren programma.

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v.	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Supermarkt	1.560 m ² BVO	Detailhandel food	990,6	1639,6
Winkels	1.058 m ² BVO	Detailhandel non-food	383,0	714,2
Winkels	219 m ² BVO	Detailhandel non-food	79,3	147,8
Woningen	12 woningen	Woning tot ca. 80 m ²	44,4	54,0
Woningen	16 woningen	Woning sociale sector	86,4	99,2
Woningen	10 woningen	Woning middeldure sector	54,0	62,0
Totaal			1637,7	2716,7

Tabel 3 Programma bouwdeel 1

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v..	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Supermarkt	35 m ² BVO	Detailhandel food	22,2	36,8
Winkels	285 m ² BVO	Detailhandel non-food	103,2	192,4
Woningen	13 woningen	Woning middeldure sector	70,2	80,6
Totaal			195,6	309,8

Tabel 4 Programma bouwdeel 2

Het is mogelijk dat een deel van de commerciële ruimten in de beide bouwdelen niet ingevuld wordt met winkels maar met ondersteunende horeca. De verkeersgeneratie van horeca is aanzienlijk lager: 10 tot 12 verplaatsingen per 100 m² bvo (voor een café/bar/cafetaria). In de bovenstaande berekeningen is uitgegaan van 36,2 tot 67,5 verplaatsingen per 100 m² bvo.

Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016

In het centrum van Schaijk verdwijnen ook functies als gevolg van de bouwplannen. Deze functies zijn opgenomen in tabel 5.

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v.	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Supermarkt	813 m ² BVO	Detailhandel food	516,3	854,5
Winkels	857 m ² BVO	Detailhandel non-food	310,2	578,5
Commerciële dienstverlening	1.409 m ² BVO	Kantoor met baliefunctie	147,9	181,8
Woningen	1 woning	Woning sociale sector	5,4	6,2
Woningen	3 woningen	Woning dure sector	22,5	24,9
Totaal			1002,3	1645,9

Tabel 5 Sloop bouwdeel 1 en 2

Als gevolg van de ontwikkelingen in het centrumplan Schaijk in de vorm van de bouwdelen 1 en 2 neemt het aantal verplaatsingen volgens de richtlijnen van het CROW toe met 831 tot 1.381 motorvoertuigen per etmaal toe (zie tabel 6). Dit verkeersaanbod geldt voor het centrumplan als geheel.

	Verkeersgeneratie o.b.v.	
	Kencijfer min	Kencijfer max
Programma bouwdeel 1	+ 1637,7	+ 2716,7
Programma bouwdeel 2	+ 195,6	+ 309,8
Sloop bouwdelen 1 en 2	- 1002,3	- 1645,9
Totaal	+ 831	+ 1380,6

Tabel 6 Wijzigingen verkeersgeneratie bouwdelen 1 en 2

Een groot deel van het verkeer dat door het centrumplan gegenereerd wordt, heeft als bestemming het parkeerterrein tussen de bouwdelen 1 en 2 en het parkeergedeelte van het Europaplein. Het gaat hierbij om de bezoekers aan de winkels en supermarkten in het gebied. Ook de bezoekers van de appartementen van bouwdeel 2 zullen hoofdzakelijk op het terrein tussen de bouwdelen 1 en 2 parkeren. De bewoners en bezoekers van de appartementen in bouwdeel 1 zullen daarentegen deels in de Pastoor van Winkelstraat en deels aan de weg Europaplein parkeren, aangezien daar de toegang tot de appartementen gesitueerd wordt.

In het plangebied is reeds een supermarkt aanwezig. Deze supermarkt genereert eveneens verkeer. Uitgaande van een oppervlakte van 1.486 m² BVO betekent dit een verkeersgeneratie van 943,6 tot 1.561,8 motorvoertuigen per etmaal. Samen met de maximale toename in verplaatsingen als gevolg van het bouwplan met 1.381 verplaatsingen, betekent dit volgens de kencijfers maximaal 2.943 verplaatsingen per etmaal. Er vanuit gaande dat een voertuig in een etmaal zowel het gebied in- als uitrijdt, gaat het om ongeveer 1.472 voertuigen.

Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016

Het plangebied wordt vanuit verschillende richtingen ontsloten: de Schutsboomstraat, Pastoor van Winkelstraat en Europaplein. Dit betekent dat de verkeersstromen zich over het gebied zullen verspreiden. Er zijn geen gegevens beschikbaar van de richtingen van waaruit het autoverkeer naar het plangebied rijdt.

Verkeersafwikkeling

Met behulp van het programma 'Capacito' is inzichtelijk gemaakt welk effect de verkeerstoename, door de ontwikkelingen als gevolg van het centrumplan Schaijk, heeft op de verkeersafwikkeling. Bij de kruispuntberekeningen wordt uitgegaan van het intensiteitscriterium van Slop. Bij het intensiteitscriterium van Slop wordt op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving een waarde berekend (a). Deze waarde bepaalt of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen. Hierbij worden drie categorieën onderscheiden:

- $a < 1,33$: geen maatregel noodzakelijk
- $1,33 \leq a \leq 1,67$: noodzaak maatregel twijfelachtig
- $a > 1,67$: maatregel noodzakelijk

Input voor de berekeningen zijn de huidige tellingen en de berekende verkeersgeneratie. Voor de berekeningen is uitgegaan van de verkeersafwikkeling in een spitsuur (8% van de etmaalintensiteit). Aangezien niet bekend is vanaf welke zijde het verkeer van en naar het plangebied rijdt, is voor de berekening uitgegaan van een 'worst-case-scenario'; de helft van het verkeer rijdt via één zijde van en naar het gebied. Uitgaande van circa 3.000 verplaatsingen betekent dit 1.500 verplaatsingen via één zijde heen en terug. Dit komt neer op 750 uitrijdende voertuigen. In werkelijkheid zal het hoogstwaarschijnlijk om minder voertuigen gaan.

Aansluiting	Etmaalintensiteit		Waarde	Conclusie
	Plangebied	Straat		
Europaplein	750	2.000	0,54	Geen maatregel noodzakelijk
Pastoor van Winkelstraat	750	4.100	0,84	Geen maatregel noodzakelijk
Schutsboomstraat	750	5.800	1,03	Geen maatregel noodzakelijk

Tabel 7 Resultaten berekeningen intensiteitscriterium

Uit de berekeningen blijkt dat na de realisatie van de bouwdelen 1 en 2 geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten zijn. Bij een etmaalintensiteit van 7.000 motorvoertuigen op de Schutsboomstraat en 1.000 motorvoertuigen vanuit het plangebied aan de zijde van de Schutsboomstraat, komt de waarde 'a' (1,30) in de buurt van de grens dat de noodzaak van een maatregel twijfelachtig wordt (1,33).

Verkeersveiligheid

De gehele bebouwde kom van Schaijk is aangewezen als verblijfsgebied. Als gevolg hiervan geldt een maximumsnelheid van 30 km/h op alle wegen binnen de bebouwde kom, ook op de wegen in het centrum van Schaijk (zoals de Schutsboomstraat, Pastoor van Winkelstraat en Europaplein). De



Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016

maximumsnelheid zal in de toekomst 30 km/h blijven. De wegen zijn duurzaam veilig ingericht volgens van de richtlijnen van het CROW. Door deze wijze van inrichten is duidelijkheid gecreëerd voor de weggebruikers.

Hoewel de maximumsnelheid 30 km/h bedraagt, zal de werkelijk gereden snelheid op het binnenterrein (zijnde de parkeerterreinen en de naastgelegen wegen in het plangebied) over het algemeen lager zijn. De inrichting zal zodanig gekozen worden dat de weggebruikers gestimuleerd worden om stapvoets te rijden. Ook zorgen de parkeerbewegingen op het terrein er voor dat weggebruikers hun snelheid aan moeten passen.

Ongevallen zijn nooit geheel te voorkomen. Overal waar weggebruikers elkaar 'ontmoeten', bestaat de kans op een ongeval. Van belang is dat de snelheid van het (gemotoriseerd) verkeer laag is. Hierdoor heeft het verkeer enerzijds voldoende tijd om te anticiperen op onverwachte situaties en anderzijds zijn de gevolgen bij een ongeval aanzienlijk lager dan bij hogere snelheden.

Een toename van het verkeer als gevolg van de bouwplannen zorgt voor een toename van de kans op een ongeval. Dit wil echter niet zeggen dat de situatie gevaarlijker wordt. De maximumsnelheid ter plaatse bedraagt reeds 30 km/h. Bij het ontwerp van de nieuwe openbare ruimte is het wel van belang dat de richtlijnen van het CROW voor een duurzaam veilige weginrichting gevolgd worden.

Speciale aandacht verdient het laden en lossen bij de twee supermarkten in het gebied. De bevoorrading bij beide supermarkten gaat plaatsvinden in een loading dock, dat in pandig gerealiseerd wordt. In figuur 3 is het loading dock van de AH aan het Europaplein weergegeven. Een vrachtwagen moet hiervoor achteruit het dock inrijden. Bij de Emté aan de Schutsboomstraat zal dit op dezelfde manier gebeuren. Uitgangspunt is dat dagelijks vier vrachtwagens de AH bezoeken, waarvan er één een kleinere vrachtwagen betreft. De Emté zal eveneens enkele malen per dag bevoorrad worden.

Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016



Figuur 2 Voorbeeld bevoorrading supermarkt

Op de momenten dat een vrachtwagen achteruit het loading dock inrijdt, zal de doorgang op de straat korte tijd geblokkeerd zijn. De tijd die nodig is voor het inrijden van het dock, bedraagt naar verwachting ongeveer een halve minuut tot een minuut. Het passerende verkeer zal deze tijd moeten wachten.

Op het Europaplein ter hoogte van het loading dock zullen buiten de spits naar verwachting gemiddeld ongeveer 100 motorvoertuigen per uur (zijnde 5% van de etmaalintensiteit) gebruik maken van de straat Europaplein. Dit zijn gemiddeld 1,7 voertuigen per minuut. De kans dat lange wachtrijen ontstaan bij het inrijden van het loading dock, zal dan ook klein zijn. In de Schutsboomstraat is de intensiteit hoger. Uitgaande een etmaalintensiteit van ongeveer 6.000 motorvoertuigen op de Schutsboomstraat zullen ongeveer buiten de spits naar verwachting gemiddeld ongeveer 300 motorvoertuigen per uur gebruik maken van deze straat. Dit komt overeen met 5 voertuigen per minuut. Dit betekent dat enkele voertuigen moeten wachten bij het in- en uitrijden van het loading dock. Het zal echter niet leiden tot lange wachtrijen. Overigens is enige oponthoud in een 30 km/h-zone acceptabel: in deze zones is de doorstroming ondergeschikt aan de functies van de straat (zoals wonen, winkelen en werken).

Indien de bevoorrading tijdens de spits plaatsvindt, zullen de wachtrijen iets langer worden. De intensiteit op de Schutsboomstraat bedraagt tijdens de spits 500 tot 600 motorvoertuigen. Zoals boven aangegeven is een beperkte doorstroming op een erftoegangsweg objectief gezien geen probleem. De situatie zal bij sommige weggebruikers voor een gevoel van onveiligheid zorgen. Hierdoor zullen de weggebruikers wel extra alert zijn.



Vervolg : Verkeersaspecten centrumplan Schaijk
d.d. : 15 april 2016

Leefbaarheid

Zoals reeds aangegeven bij het onderdeel 'verkeersveiligheid' geldt een maximumsnelheid van 30 km/h op alle wegen binnen de bebouwde kom, ook op de wegen in het centrum van Schaijk. De Wet geluidhinder (Wgh) is niet van toepassing op wegen die liggen binnen een woonerf en voor 30 km/u-wegen. Voor deze wegen geldt een automatische zonevrijstelling. Achtergrond hiervoor is de stelling dat bij dergelijke wegen de verkeerssnelheden en de verkeersintensiteit zodanig zijn, dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden en een akoestisch onderzoek derhalve overbodig is.

Dat de Wgh niet van toepassing is, doet er overigens niet aan af dat een nieuw bestemmingsplan in overeenstemming moet zijn met 'een goede ruimtelijke ordening'. Dit betekent onder meer dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moet zijn gewaarborgd. De wegen in 30 km/h-zones veroorzaken meestal geen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde. Dat kan wel voorkomen bij een klinkerweg of een weg met relatief veel verkeer. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

Gemeente Landerd
Versie F, 15 april 2016



Colofon

TITEL

Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

Subtitel

OPDRACHTGEVER

Gemeente Landerd

Contactpersonen

D. Boeve
J. van Gorp
H. van Herpen
M. Maas

UITGAVE

Revisie

Versie F, definitief

Datum

15 april 2016

Auteur(s)

S.P.M. van Lith

Goedgekeurd door

W. van den Oord

Project

INF1423700 | Parkeeradvies Centrumplan Schaijk

ADVIN

Advin

Postbus 437
2130 AK Hoofddorp
T (088) 023 84 60

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
2. INPUT PARKEERBALANS	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Plangebied	5
2.3 Beleid en richtlijnen	6
2.3.1 Parkeernormen	6
2.3.2 Parkeerkencijfers	7
2.4 Programma	8
2.4.1 Uitgangssituatie	10
2.4.2 Bouwdeel 1	11
2.4.3 Bouwdeel 2	12
2.5 Parkeercapaciteit	12
2.5.1 Huidige parkeercapaciteit	12
2.5.2 Nieuwe parkeercapaciteit	13
3. RESULTATEN PARKEERBALANS	14
3.1 Algemeen	14
3.2 Resultaten parkeerbalans per bouwdeel	14
3.2.1 Bouwdelen 1 en 2 volgens gemeentelijke parkeernormen	14
3.2.4 Dynamische parkeerbalans	15
3.2.5 Conclusie parkeerbalans	16
4. MAATREGELEN	18
4.1 Algemeen	18
4.2 Overzicht maatregelen	18
4.2.1 Gebruik restcapaciteit	18
4.2.2 Locatie weekmarkt	20
4.2.3 Uitbreiding parkeercapaciteit	20
4.2.4 Aanpassen programma	20
4.2.5 Parkeren op afstand	20
4.2.7 Modal shift	21
4.2.8 Conclusie	22

1. Inleiding

De gemeente Landerd heeft het Centrumplan Schaijk in ontwikkeling. Om te toetsen of in de toekomst voldaan kan worden aan de parkeervraag, heeft de gemeente behoefte aan een parkeerbalans. Middels een parkeerbalans kan inzichtelijk gemaakt worden wat de parkeervraag van de afzonderlijke functies in het plan is. Deze parkeervraag wordt vervolgens afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Aanvullend heeft de gemeente Landerd behoefte aan een overzicht van maatregelen als (op bepaalde momenten van de week) niet volledig voorzien kan worden in de parkeerbehoefte.

Voor het centrum van Schaijk is het van belang dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat deze parkeerplaatsen op de juiste plaats liggen. De bezoekers aan de winkels en andere voorzieningen moeten in de directe nabijheid een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Als bezoekers lang moeten zoeken naar een parkeerplaats of ver moeten lopen, bestaat het risico dat zij in de toekomst ergens anders naar toe gaan. Ook voor de bewoners in de omgeving van de winkels is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. De bewoners mogen geen nadelige gevolgen van een (te) hoge parkeerdruk.

Dit rapport is opgesteld op basis van het programma voor het Centrumplan Schaijk zoals bekend is in maart 2016.

In dit rapport komen de volgende onderdelen aan de orde:

- Input parkeerbalans (H2): een beschrijving van de informatie die gebruikt is voor het opstellen van de parkeerbalans; deze informatie bestaat uit de volgende aspecten:
 - Plangebied
 - Parkeernormen en parkeerkencijfers
 - Programma (functies en omvang)
 - Parkeercapaciteit (aanwezige parkeerplaatsen)
- Resultaten parkeerbalans (H3): op basis van de parkeernormen en de parkeerkencijfers is aangegeven hoe de parkeersituatie in het plangebied zich ontwikkelt ten opzichte van de huidige situatie;
- Maatregelen: een beschrijving van mogelijke maatregelen om de parkeervraag in het plangebied te verminderen dan wel het aanbod aan parkeerplaatsen te vergroten.

2. Input parkeerbalans

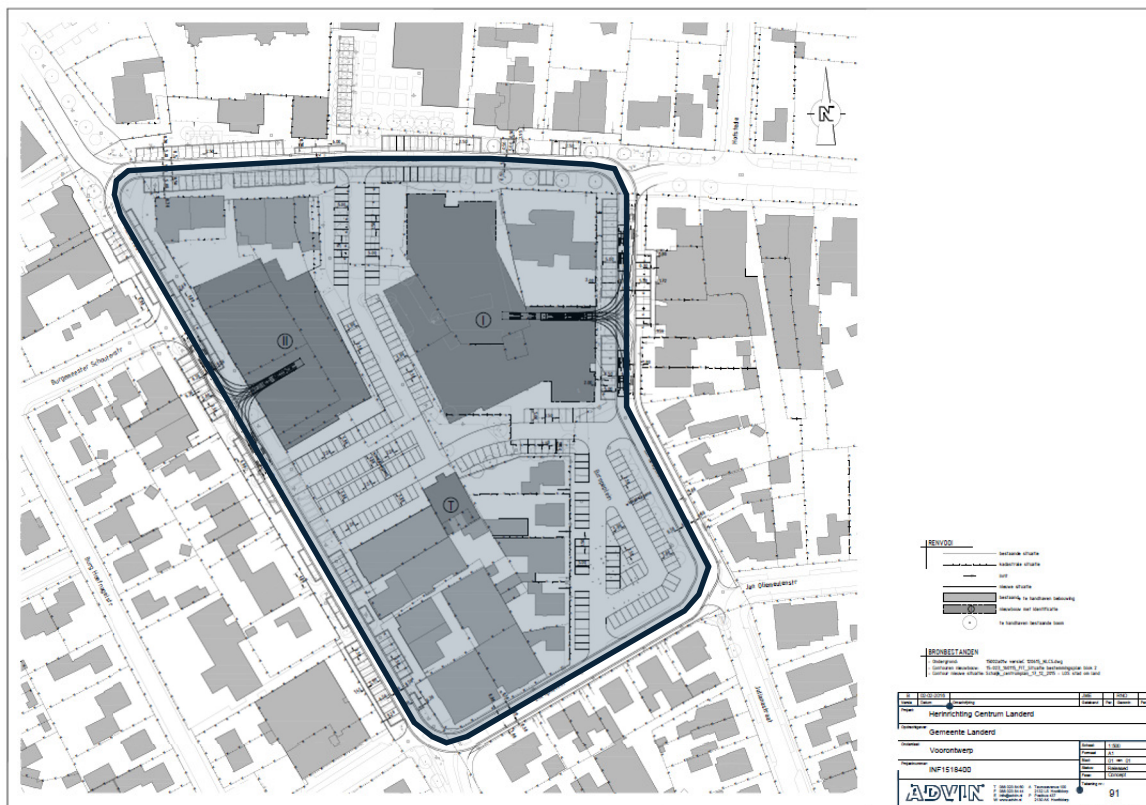
2.1 Inleiding

Met behulp van een parkeerbalans wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen per bouwdeel beschikbaar moeten zijn om aan de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt alleen vastgesteld voor de functies in het gebied die gaan veranderen. De parkeersituatie voor de functies die niet veranderen, blijft namelijk gelijk. Voor deze functies wordt dan ook geen nieuwe parkeernorm gehanteerd. In de parkeerbalans wordt daarnaast ook aangegeven wat de toekomstige parkeervraag volgens de parkeerkencijfers van het CROW naar verwachting zal zijn. In de parkeerbalans wordt na ieder bouwdeel het benodigde aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernormen vergeleken met de huidige situatie.

Dit hoofdstuk bevat de input voor de parkeerbalans, waarvan de resultaten in hoofdstuk 3 toegelicht worden. De input bestaat onder meer uit de gebouwen die gesloopt worden, de gebouwen die nieuw gerealiseerd worden, en de huidige en toekomstige parkeerplaatsen in het plangebied.

2.2 Plangebied

Het parkeeradvies voor het Centrumplan Schaijk is gebaseerd op de bouwblokken en openbare ruimte zoals weergegeven in afbeelding 1 ('Voorontwerp; herinrichting Centrum Landerd', versie B, d.d. 2 februari 2016).



Figuur 1 Plangebied Centrumplan Schaijk

2.3 Beleid en richtlijnen

2.3.1 Parkeernormen

De gemeenteraad van Landerd heeft in 2012 parkeernormen vastgelegd in de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd'. In onderstaande tabel zijn de relevante parkeernormen voor het Centrumplan Schaijk opgenomen. De aanduiding van de functies (eerste kolom) is overgenomen uit de beleidsregel van de gemeente.

Funcities	Parkeernorm (incl. aandeel bezoekers)	Eenheid	Aandeel bezoekers
Woning tot ca. 80 m ²	1,3	Woning	0,3
Woning sociale sector	1,6	Woning	0,4
Woning middeldure sector	1,8	Woning	0,4
Woning dure sector	2,0	Woning	0,4
Detailhandel non-food	3,0	100 m ² BVO	85%
Detailhandel food	4,5	100 m ² BVO	85%
Commerciële dienstverlening	3,0	100 m ² BVO	20%
Café / discotheek / cafetaria	4,0	100 m ² BVO	90%
Restaurant	10,0	100 m ² BVO	80%

Tabel 1 Parkeernormen gemeente Landerd

BVO = bruto vloeroppervlakte

In de parkeerbalans is de parkeernorm voor 'Detailhandel food' gebruikt voor de supermarkten in het plangebied. Dit is gedaan omdat de parkeernorm voor 'Detailhandel food' het beste aansluit bij de parkeerkencijfers die horen bij een 'fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)' uit de meeste recente parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 317). Zie paragraaf 2.3.2 voor een nadere toelichting op parkeerkencijfers. De parkeernorm voor 'Detailhandel non-food' is in de parkeerbalans gebruikt voor de overige winkels in het plangebied, waarvan de exacte invulling veelal nog niet bekend is. Deze parkeernorm komt het meest overeen met de recente parkeerkencijfers voor een 'buurt- en dorpscentrum' zoals omschreven in CROW-publicatie 317.

Het parkeerbeleid van de gemeente Landerd is vastgelegd in de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' en het bijbehorende raadsvoorstel van 24 april 2012. De uitgangspunten uit dit parkeerbeleid zijn overgenomen in de 'Structuurvisie Landerd', door de gemeenteraad vastgesteld op 30 januari 2014. Kernpunt is dat het parkeren bij uitbreiding of functieverandering op eigen terrein moet worden opgelost, volgens de vastgestelde parkeernormen. Indien dit niet mogelijk is moet per initiatief middels een dynamische parkeerbalans worden berekend wat het effect is en zal het initiatief moeten bijdragen in de kosten op openbaar terrein. Hierin zal, op basis van de normen en waar mogelijk met toepassing van dubbelgebruik, naar oplossingsmogelijkheden van de omgeving gekeken moeten worden. De parkeerbalans zal vervolgens met de afdeling R&B besproken moeten worden. De beoordeling van de dynamische parkeerbalans wordt vervolgens voorgelegd aan het college van B&W.

2.3.2 Parkeerkencijfers

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn, moet uitgegaan worden van de gemeentelijke parkeernormen. Om gevoel te krijgen in welke mate deze parkeernormen aansluiten bij vergelijkbare situaties elders in Nederland kunnen de normen vergeleken worden met de richtlijnen van het CROW. De meest recente richtlijnen van het CROW op het gebied van parkeren liggen vast in de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). De parkeerkencijfers uit deze publicatie zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers.

In de parkeerkencijfers van het CROW gaat het om een orde van grootte voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bestemming. De kencijfers hebben daarom een bepaalde bandbreedte. Zo wordt per type woning en de ligging een minimum en een maximum gegeven.

De hoogte van de parkeerkencijfers is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad waar de functie gelegen is alsmede de specifieke ligging in het gebied:

- Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de publicatie van het CROW verwezen naar de indeling die gemaakt is door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In totaal zijn er vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De kern van Schaijk valt volgens het CBS wat betreft de verstedelijkingsgraad in klasse 4, hetgeen 'weinig stedelijk' inhoudt.
- De vraag naar parkeerplaatsen wordt onder meer bepaald door de locatie van de functie alsmede het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. In de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW is het volgende onderscheid gemaakt naar zones:
 - Centrum;
 - Schil centrum;
 - Rest bebouwde kom;
 - Buitengebied.

De ligging van het Centrumplan Schaijk wordt gezien als 'centrum'.

Op basis van bovenstaande gegevens kan per functie de parkeervraag bepaald worden. Voor de relevante functies in het plangebied zijn de onderstaande parkeerkencijfers opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De aanduiding van de 'Functies' (eerste kolom) is afkomstig uit de lijst met gemeentelijke parkeernormen; de aanduiding bij 'Omschrijving CROW' (tweede kolom) is afkomstig uit de publicatie van het CROW.

Functies	Omschrijving CROW	Parkeerkencijfers		
		Min	Max	Eenheid
Woning tot ca. 80 m ²	Huur, etage, midden/goedkoop	0,7	1,5	Woning
Woning sociale sector	Huurhuis, sociale huur	0,9	1,7	Woning
Woning middeldure sector	Huurhuis, vrije sector / koop, tussen	1,1	1,9	Woning
Woning dure sector	Koop, vrijstaand	1,4	2,2	Woning
Detailhandel non-food	Buurt- en dorpscentrum	2,3	4,3	100 m ² BVO
Detailhandel food	Fullservice supermarkt	3,1	5,1	100 m ² BVO
Commerciële dienstverlening	Kantoor met baliefunctie	2,2	2,7	100 m ² BVO
Café / discotheek / cafetaria	Café / bar / cafetaria	5,0	7,0	100 m ² BVO
Restaurant	Restaurant	10,0	12,0	100 m ² BVO

Tabel 2 Parkeerkencijfers CROW

De parkeernormen en parkeerkcijfers gaan uit van de parkeervraag op het drukste moment voor de betreffende functie. De parkeervraag is echter bij iedere functie niet 24 uur per dag hetzelfde. Zo zijn de parkeercijfers voor woningen gebaseerd op de parkeervraag in de avond- en nachturen. Dit zijn de momenten waarop de parkeervraag bij woningen over het algemeen het hoogst is. Bij kantoren zijn de parkeercijfers gebaseerd op de parkeervraag overdag: het moment waarop de parkeervraag bij deze functie het hoogst is. Met behulp van aanwezigheidspercentages wordt per functie de parkeervraag gecorrigeerd naar een specifiek moment van dag / week. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In het parkeerbeleid van de gemeente Landerd ('Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd') is vastgelegd dat bij verschillende nieuwe functies een berekening gemaakt mag worden op basis van bezettingsgraad en daarmee mogelijk dubbelgebruik (een dynamische parkeerbalans).

De gemeente Landerd heeft zelf geen eigen aanwezigheidspercentages vastgelegd. De gehanteerde aanwezigheidspercentages (tabel 3) zijn landelijke gemiddelden en zijn afkomstig uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en generatie' van het CROW. De aanduiding van de functies (eerste kolom) is overgenomen uit de beleidsregel van de gemeente.

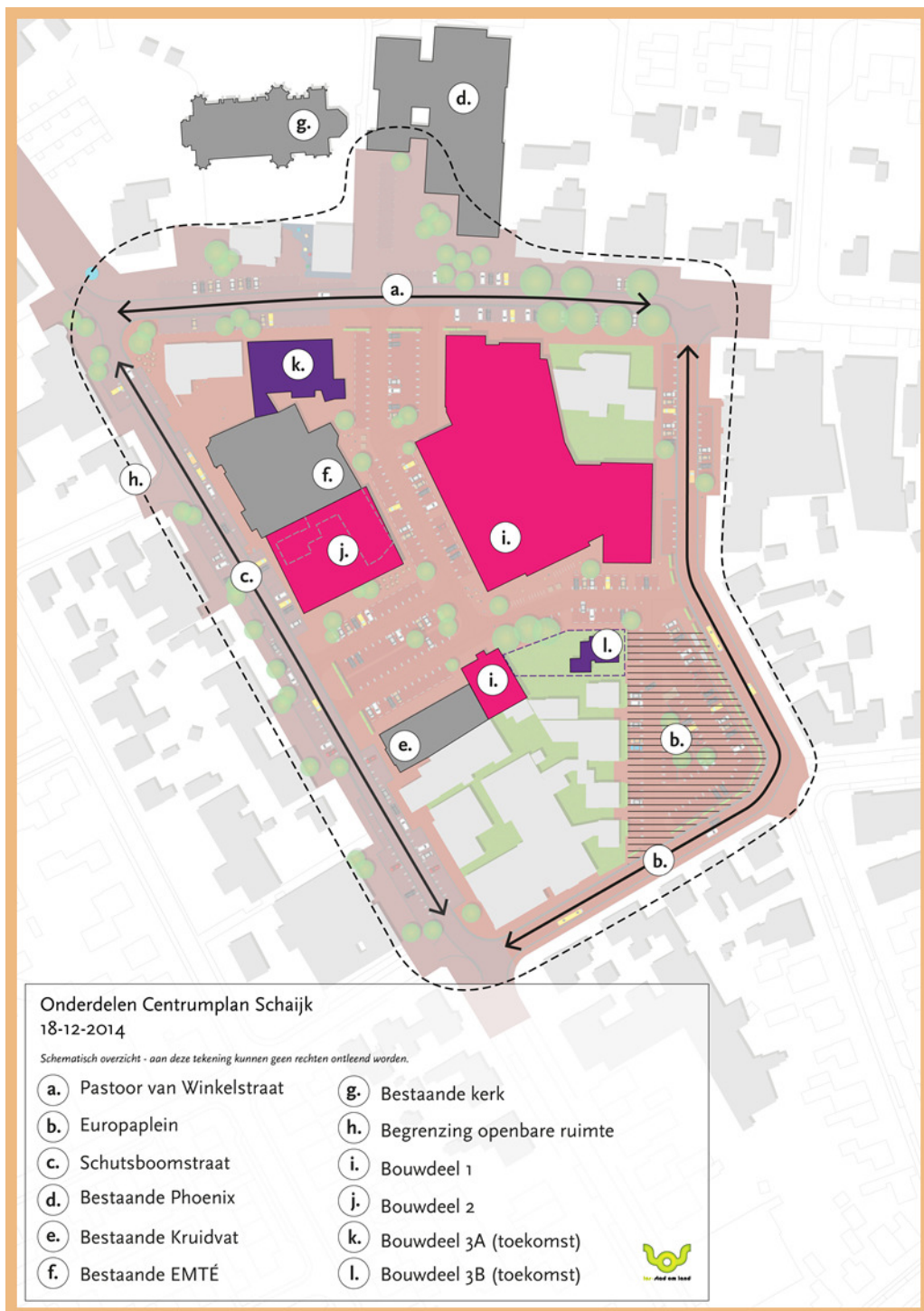
Voor de functie 'detailhandel food' wordt voor de zondagmiddag afgeweken van de richtlijnen. De richtlijnen gaan uit van een aanwezigheidspercentage van 0%. Op zondagmiddag zijn de supermarkten in Schaijk echter geopend. Als aanwezigheidspercentage wordt daarom in deze situatie uitgegaan van 60%, overeenkomstig het percentage dat geldt voor een reguliere werkdagmiddag.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%
Detailhandel non-food	30%	60%	10%	75%	100%	0%	0%
Detailhandel food	30%	60%	40%	80%	100%	40%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	100%	0%	0%
(commerciële) dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Arbeidsextensief / bezoekersextensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Arbeidsintensief / bezoekersextensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Arbeidsextensief / bezoekersintensief	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Café / discotheek / cafetaria	5%	25%	90%	90%	40%	100%	40%
Restaurant	5%	25%	90%	90%	40%	100%	40%

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages conform richtlijnen CROW

2.4 Programma

Het Centrumplan Schaijk bestaat uit twee bouwdelen: bouwdeel 1 en bouwdeel 2. De beide bouwdelen worden gelijktijdig gerealiseerd. In figuur 2 zijn de onderdelen van het Centrumplan Schaijk weergegeven.

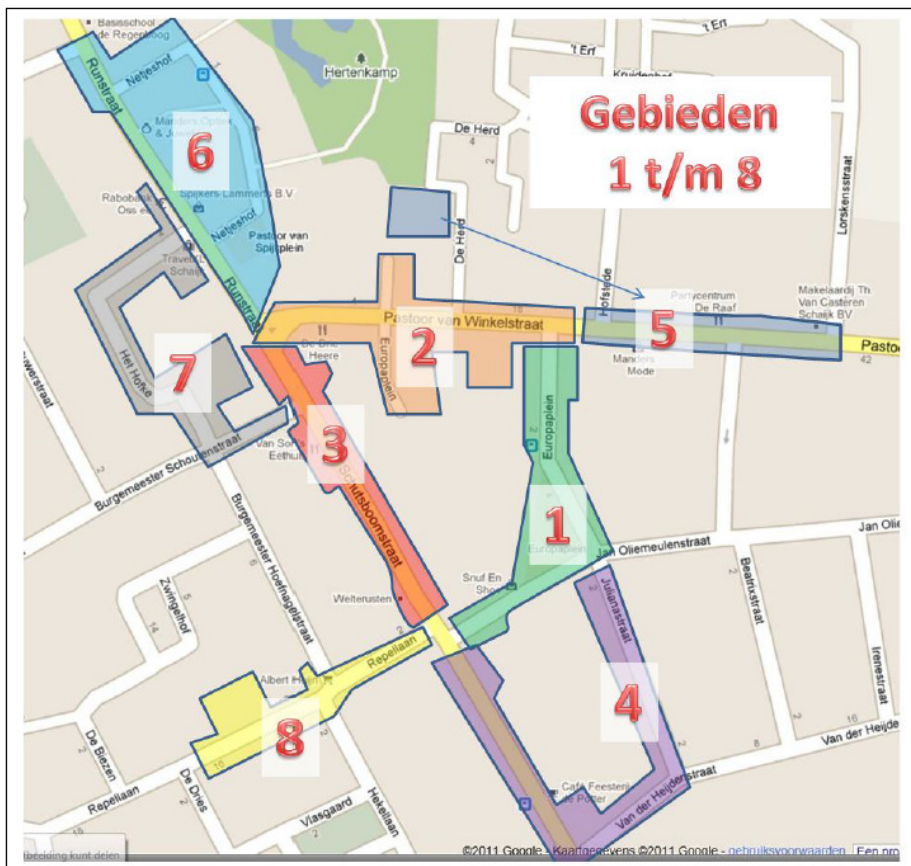


Figuur 2 Onderdelen Centrumplan Schaijk

In de volgende paragrafen is per bouwdeel beschreven welke winkels en woningen gebouwd worden en welke gebouwen gesloopt worden. Van ieder is aangegeven wat de omvang is, welke functie uit de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' het meest overeenkomt met de omschrijving van functies door het CROW en hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen en parkeercijfers nodig zijn. Allereerst is echter beschreven wat als uitgangssituatie gezien wordt.

2.4.1 Uitgangssituatie

Voor de huidige situatie wordt de situatie in 2011 als referentie gebruikt. In 2011 waren namelijk meer gebouwen in gebruik dan in 2014 het geval is. Supermarkt Plus, de Boerenbond en Grandcafé 3 Heere waren in 2011 nog in gebruik en in 2014 niet meer. Uitgaan van de situatie in 2014 zou een vertekend beeld geven van de situatie. De parkeerplaatsen die door bezoekers aan en personeel van bovengenoemde bestemmingen gebruikt zouden worden, worden in 2014 niet meer gebruikt. Het is dan ook zeer aannemelijk dat de bezettingsgraad in het plangebied in 2014 lager is dan in 2011. Uitgaan van de situatie in 2014 zou een onderschatting van de parkeersituatie kunnen betekenen. Van de parkeersituatie in 2011 is een uitgebreid en gedetailleerd parkeeronderzoek beschikbaar (Van Schijndel, oktober 2011).



Figuur 3 Onderzoekgebied parkeeronderzoek Van Schijndel, 2011

2.4.2 Bouwdeel 1

Als bouwdeel 1 worden een supermarkt, winkels en appartementen gerealiseerd. Het bouwdeel bestaat uit twee bouwblokken. Eén bouwdeel staat bekend als 'Torengedebouw' en bestaat uit 219 m² BVO en twee koopappartementen groter dan 80 m² BVO. De omvang van de functies is op 24 maart 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	1.560 m ² BVO	Detailhandel food	70,2	48,4	79,6
Winkels	1.058 m ² BVO	Detailhandel non-food	31,7	24,3	45,5
Winkels	219 m ² BVO	Detailhandel non-food	6,6	5,0	9,4
Woning	10 appartementen ≥ 80 m ² koop	Woning middelduur	18,0	11,0	19,0
Woning	16 appartementen ≥ 80 m ² huur	Woning sociale sector	25,6	14,4	27,2
Woning	12 appartementen < 80 m ² huur	Woning tot ca. 80 m ²	15,6	8,4	18,0
Totaal			167,7	111,5	198,7

Tabel 4 Programma bouwdeel 1

Het is mogelijk dat in bouwdeel 1 een deel van de commerciële ruimten een andere invulling krijgt. Een mogelijkheid betreft een gedeeltelijke invulling met ondersteunende horeca krijgt. Bij horeca hoort een andere parkeervraag dan bij winkels. Per 100 m² horeca (in plaats van winkels) neemt de parkeervraag toe met 1,0 parkeerplaats (zijnde het verschil tussen een parkeernorm van 4,0 parkeerplaats per 100 m² BVO en 3,0 parkeerplaats per 100 m² BVO). En andere mogelijkheid is een (gedeeltelijke) invulling met (commerciële) dienstverlening. De parkeervraag van (commerciële) dienstverlening is volgens de parkeernormen van de gemeente Landerd gelijk aan die van detailhandel (non-food). Een invulling met dienstverlening heeft derhalve geen invloed op de parkeerbilans. Aangezien de exacte invulling van de commerciële ruimten onduidelijk is, wordt echter voor alle commerciële ruimten de parkeernorm voor 'Detailhandel non-food' toegepast.

Bij bouwdeel 1 verdwijnen ook functies. De omvang van deze functies is eveneens op 15 januari 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	813 m ² BVO	Detailhandel food	36,6	25,2	41,5
Winkels	857 m ² BVO	Detailhandel non-food	25,7	19,7	36,9
Woning	1 appartement ≥ 80 m ² huur	Woning sociale sector	1,6	0,9	1,7
Woning	2 woningen	Woning dure sector	4,0	2,8	4,4
Kantoor	1.409 m ² BVO	Kantoor met baliefunctie	42,3	31,0	38,0
Totaal			110,2	79,6	122,5

Tabel 5 Sloop bouwdeel 1

2.4.3 Bouwdeel 2

Bouwdeel 2 bestaat uit een uitbreiding van de bestaande supermarkt, de bouw van winkelruimte en de bouw van appartementen (vrije sector, groter dan 80 m²). De omvang van deze functies is op 24 maart 2016 per e-mail aangegeven door de gemeente Landerd.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Supermarkt	35 m ² BVO	Detailhandel food	1,6	1,1	1,8
Woning	13 appartementen ≥ 80 m ² koop	Woning middelduur	23,4	14,3	24,7
Winkels	285 m ² BVO	Detailhandel non-food	8,6	6,6	12,3
Totaal			33,5	21,9	38,7

Tabel 6 Programma bouwdeel 2

Ook voor bouwdeel 2 geldt dat het mogelijk is dat een deel van de commerciële ruimten een invulling met ondersteunende horeca of (commerciële) dienstverlening krijgt. Per 100 m² horeca (in plaats van winkels) neemt de parkeervraag toe met 1,0 parkeerplaats. Bij een invulling met dienstverlening blijft de parkeervraag gelijk en verandert de parkeerbalans niet.

Bij bouwdeel 2 wordt één woning gesloopt.

	Omvang	Functie	Aantal parkeerplaatsen o.b.v.		
			Norm	Kencijfer Min	Kencijfer Max
Woning	1 woning	Woning dure sector	2,0	1,4	2,2

Tabel 7 Sloop bouwdeel 2

2.5 Parkeercapaciteit

2.5.1 Huidige parkeercapaciteit

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk reeds aangegeven is, wordt als huidige situatie de situatie in 2011 gebruikt. Voor de huidige parkeercapaciteit wordt dan ook uitgegaan van de gegevens die verzameld zijn ten behoeve van het 'Parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel, oktober 2011). Figuur 3 op pagina 10 laat het onderzoeksgebied zien van het parkeeronderzoek. Als bijlage A is een overzicht opgenomen met een nadere uitsplitsing van de deelgebieden in secties, zoals gehanteerd zijn tijdens het parkeeronderzoek in 2011.

In 2011 ten tijde van de parkeerstudie van Van Schijndel vond de weekmarkt wekelijks plaats op zaterdagochtend op het Europaplein. Die situatie is tot op heden onveranderd. Met het aanhouden van de parkeercijfers van Van Schijndel (2011) wordt deze uitgangssituatie overgenomen in onderhavige rapportage.

In de parkeerbalans is niet alleen de parkeercapaciteit in het plangebied van het Centrumplan Schaijk opgenomen. Ook de parkeerplaatsen in de Pastoor van Winkelstraat, Schutsboomstraat en Europaplein direct grenzend aan het plangebied zijn meegenomen (gebieden noord, oost, zuid en west). In deze straten worden bij de realisatie van bouwdelen 1 en 2 extra parkeerplaatsen aangelegd. In de parkeerbalans wordt alleen

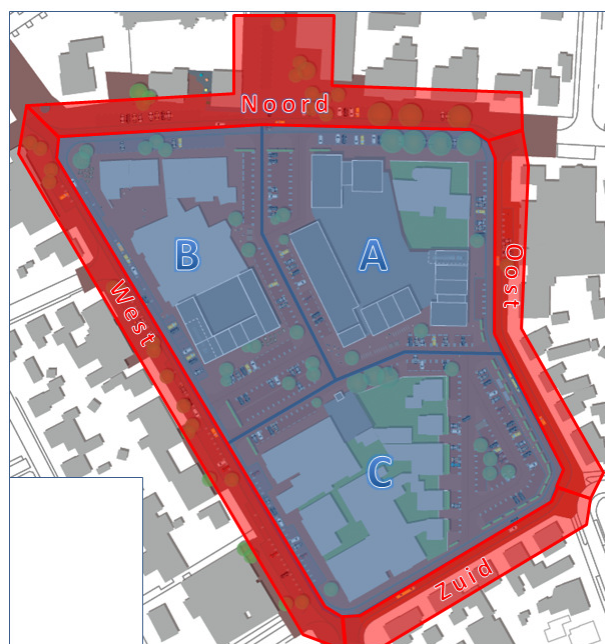
gerekend met de toename en/of afname aan parkeerplaatsen in deze straten. Voor de reeds aanwezige functies in de straat blijft het aantal parkeerplaatsen dat voor hen beschikbaar is, gelijk.

Het parkeerterrein aan de achterzijde van dorps huis de Phoenix is niet meegenomen bij het vaststellen van de huidige parkeercapaciteit. Dit parkeerterrein is in 2014 op verzoek van het bestuur van Phoenix afgesloten in verband met overlast. Het terrein werd in de praktijk niet gebruikt. Het terrein is afgesloten met een paaltje, waardoor het op piekmomenten bij de Phoenix wel gebruikt kan worden. Het gedeelte blijft in gebruik voor laden en lossen voor de Phoenix.

	Openbaar	Rest	Privé	Totaal
Deelgebied A	49	0	3	52
Deelgebied B	72	0	10	82
Deelgebied C	86	1	2	89
Noord	40	3	0	43
Oost	11	0	0	11
Zuid	4	0	0	4
West	25	6	0	31

Tabel 8 Huidige parkeercapaciteit (bron: Van Schijndel, 2011)

De drie parkeerplaatsen die aangemerkt zijn als 'privé' bij deelgebied A, zijn drie parkeerplaatsen op eigen terrein die verdwijnen als gevolg van bouwdeel 1 in dat deelgebied. Dit geldt eveneens voor de twee parkeerplaatsen op eigen terrein in deelgebied C die verdwijnen als gevolg van bouwdeel 1.



Figuur 4 Verdeling parkeerplaatsen

2.5.2 Nieuwe parkeercapaciteit

Bouwdelen 1 en 2 worden gelijktijdig gerealiseerd. Bij oplevering van de beide bouwdelen zijn alle parkeerplaatsen beschikbaar zoals ingetekend in de schets van de toekomstige openbare ruimte van het centrumplan Schaijk (zie figuur 1 op pagina 5). Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen in het plangebied als de parkeerplaatsen in de omliggende straten (noord, oost, zuid en west). Voor de nadere inpassing van groen en ruimte voor bijvoorbeeld straatmeubilair en opstelplaatsen voor winkelwagens zullen uiteindelijk circa 15 plaatsen minder aangelegd worden. Deze 15 plaatsen zijn in mindering gebracht op de parkeercapaciteit in de eindsituatie. Daarnaast wordt zowel bouwdeel 1 als bouwdeel 2 voorzien van een inpandige stallingsgarage met respectievelijk 12 en 10 plaatsen. De parkeersituatie na bouwdelen 1 en 2 zoals weergegeven in tabel 9 is ook de eindsituatie.

	Openbaar	Privé	Totaal
Plangebied	282	22	304
Noord	58	0	58
Oost	10	0	10
Zuid	4	0	4
West	39	0	39
Totaal	393	22	415

Tabel 9 Parkeercapaciteit eindsituatie

3. Resultaten parkeerbalans

3.1 Algemeen

Het programma en de parkeercapaciteit per bouwdeel zoals beschreven in hoofdstuk 2 vormen de input voor de parkeerbalans. De parkeerbalans maakt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen per bouwdeel beschikbaar moeten zijn om aan de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt alleen vastgesteld voor de functies in het gebied die gaan veranderen. De parkeersituatie voor de functies die niet veranderen, blijft namelijk gelijk. Voor deze functies wordt dan ook geen nieuwe parkeernorm opgelegd. Het gaat derhalve alleen om de verschillen. Per bouwdeel is het aantal parkeerplaatsen dat volgens de gemeentelijke parkeernormen nodig is, vergeleken met de huidige situatie.

3.2 Resultaten parkeerbalans per bouwdeel

3.2.1 Bouwdelen 1 en 2 volgens gemeentelijke parkeernormen

Tabel 10 geeft aan hoeveel parkeerplaatsen na realisatie van bouwdelen 1 en 2 beschikbaar zouden moeten zijn om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen. Het gaat hierbij om het verschil ten opzichte van de huidige situatie (de 0-situatie). De parkeervraag neemt volgens de parkeernormen met 89 parkeerplaatsen toe ten opzichte van de huidige situatie.

	Parkeervraag o.b.v. parkeernormen		
	Programma	Sloop	Totaal
Bouwdeel 1	+ 167,7	- 110,2	+ 57,5
Bouwdeel 2	+ 33,5	- 2,0	+ 31,5
Totaal	+ 201,2	- 112,2	+89,0

Tabel 10 Toename parkeervraag na bouwdelen 1 en 2

De openbare ruimte in het plangebied en de straten direct rondom het plangebied wordt opnieuw ingericht. Hierbij wordt gezocht naar een optimale balans tussen alle functies die de openbare ruimte moet vervullen. Naast het bieden van ruimte voor parkeerplaatsen moeten ook andere functies (zoals het rijdend autoverkeer, langzaam verkeer, groenvoorzieningen en straatmeubilair) voldoende ruimte krijgen. In het ontwerp van 2 februari 2016 (figuur 1) is in de nieuwe situatie voorzien in 430 parkeerplaatsen. Zoals in paragraaf 2.5.2 is aangegeven krijgen 15 parkeerplaatsen een andere invulling, zodat in de nieuwe situatie 415 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn. Dit betekent een toename van 103 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.

In de toekomstige situatie zijn er drie ontwikkelingen die invloed hebben op de beschikbare parkeercapaciteit in het centrum van Schaijk:

1. Jonkergouw V.O.F. heeft het voornemen om de horecagelegenheid Grand Café 'De 3 Heere' aan de Pastoor van Winkelstraat in Schaijk uit te breiden met 295,9 m² BVO en te combineren met de bouw van drie appartementen. Op basis van de parkeernormen betekent een toename van de parkeervraag met 35 plaatsen.
2. Snuf & Shoe aan de Schutsboomstraat wordt uitgebreid met één appartement. Dit appartement is groter dan 80 m² BVO. Bij dit appartement hoort een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats.

- Door de bouw verdwijnt op eigen terrein (achter het Kruidvat) parkeercapaciteit. De auto's die ter plaatse geparkeerd worden, zullen elders een plek moeten krijgen in het centrum. Het gaat om twee parkeerplaatsen.

De drie genoemde ontwikkelingen zorgen er voor dat 38,8 parkeerplaatsen minder beschikbaar zullen zijn in het centrum.

	Parkeercapaciteit
Toekomstige parkeercapaciteit	415
Huidige parkeercapaciteit	- 312
Afname capaciteit	- 38,8
Totaal	64,2

Tabel 11 Toename parkeercapaciteit na bouwdelen 1 en 2

Na realisatie van bouwdeel 1 en 2 moeten overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen 89,0 parkeerplaatsen extra beschikbaar zijn in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. De parkeercapaciteit neemt toe met 64,2 plaatsen. Dit betekent in het plangebied een verschil van 24,8 parkeerplaatsen ten opzichte van de gemeentelijke parkeernormen.

3.2.4 Dynamische parkeerbalans

Zoals in paragraaf 2.3.2 is aangegeven gaan de parkeernormen uit van de parkeervraag op het drukste moment voor de betreffende functie. De parkeervraag is echter bij iedere functie niet 24 uur per dag hetzelfde. In het parkeerbeleid van de gemeente Landerd ('Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd') is vastgelegd dat bij verschillende nieuwe functies een berekening gemaakt mag worden op basis van bezettingsgraad en daarmee mogelijk dubbelgebruik (een dynamische parkeerbalans).

Op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 3 is in tabel 12 aangegeven hoeveel het tekort dan wel het overschot aan parkeerplaatsen is na realisatie van de bouwdelen 1 en 2 ten opzichte van de huidige situatie (derde rij in de tabel). In de eerste rij is aangegeven wat de toename in de parkeervraag is volgens de gemeentelijke parkeernormen op het betreffende moment van de week. In de tweede rij is aangegeven wat de toename in parkeercapaciteit is op het betreffende moment. Deze toename is niet op ieder moment van de week gelijk, omdat rekening is gehouden met de aanwezigheidspercentages van De 3 Heere.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Parkeervraag o.b.v. parkeernormen	+12,1	+29,0	+81,6	+72,3	+75,0	+99,2	+74,1	+86,3
Toename parkeercapaciteit	+96,8	+90,9	+68,0	+70,0	+95,6	+85,9	+67,1	+85,4
Tekort / overschot	+84,7	+61,9	-13,6	-2,3	+20,6	-13,3	-7,0	-0,9

Tabel 12 Dynamische parkeerbalans

Uit de dynamische parkeerbalans blijkt dat het tekort aan parkeerplaatsen zich alleen 's avonds en in het weekend voordoet. Op de andere momenten is er een overschot aan parkeerplaatsen.

In het parkeeronderzoek van Van Schijndel in 2011 is geconstateerd dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in het centrum op zaterdagochtend het hoogst is. Dit kan (grotendeels) verklaard worden doordat op zaterdagochtend de weekmarkt plaatsvindt. Op dat moment zijn ongeveer 60 parkeerplaatsen op het Europaplein niet beschikbaar. In een (dynamische) parkeerbalans gaat het om de toename van de parkeervraag volgens de parkeernormen in vergelijking met de toename van de parkeercapaciteit, beide ten opzichte van de huidige situatie. Op zaterdagochtend is de toename van het aantal parkeerplaatsen niet anders dan op andere momenten van de week.

Door het CROW zijn geen aanwezigheidspercentages opgesteld voor de zaterdagochtend. Het is echter aannemelijk dat deze gelijk zijn aan de aanwezigheidspercentages voor de middag, met uitzondering van de percentages voor horeca. Dit betekent dat de dynamische parkeerbalans voor de zaterdagochtend vergelijkbaar is met de parkeerbalans voor de zaterdagmiddag. Dit betekent dat een theoretisch tekort van 13,3 parkeerplaatsen in de omgeving opgevangen moet worden. Indien voor de zaterdagochtend uitgegaan wordt van een lager aanwezigheidspercentage bij De 3 Heere (20% in plaats van 40%) dan neemt het theoretische tekort af tot 7,4 parkeerplaatsen.

3.2.5 Conclusie parkeerbalans

Uit de parkeerbalans blijkt dat na realisatie van bouwdelen 1 en 2 in het plangebied niet volledig voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernormen. Ten opzichte van de huidige situatie zijn na realisatie van deze bouwdelen 24,8 parkeerplaatsen minder beschikbaar dan volgens de gemeentelijke parkeernormen nodig is.

Indien rekening gehouden wordt met het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan blijkt dat alleen 's avonds en in het weekend een tekort aan parkeerplaatsen bestaat. Doordeweeks in de avond en op zaterdag ontstaat een tekort van 13 tot 14 parkeerplaatsen. Op alle andere momenten zijn in het plangebied meer parkeerplaatsen beschikbaar dan volgens de parkeernormen noodzakelijk is. Het tekort neemt overigens toe als (een deel van) de commerciële ruimtes ingevuld worden met ondersteunende horeca. Het betreft een toename van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. In totaal gaat het om 1.562 m² bvo aan commerciële ruimtes. Het is niet aannemelijk dat een groot deel van de commerciële ruimtes ingevuld wordt met ondersteunende horeca. Indien de commerciële ruimtes (deels) ingevuld worden met (commerciële) dienstverlening dan verandert de parkeervraag (en dus de parkeerbalans) niet.

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid zijn er verschillende mogelijkheden om een project alsnog te laten voldoen aan de voorwaarden op het gebied van parkeren indien de parkeerbalans niet sluitend is. In hoofdstuk 4 is beschreven met welke maatregelen de parkeervraag in het plangebied verminderd kan worden dan wel het aanbod aan parkeerplaatsen vergroot kan worden. Uitgangspunt is dat een nieuwe ontwikkeling niet mag zorgen voor een te grote parkeerdruk in de directe omgeving.

Voor het centrum van Schaijk is het niet alleen van belang dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Ook de ligging van de parkeerplaatsen is relevant. De grootste toename van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats in het plangebied zelf. In totaal neemt daar de parkeercapaciteit toe met 96 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor de bezoekers aan de winkels in het centrum, maar zullen ook gebruikt worden door de bewoners van het gebied en hun bezoekers.

Parkeerders zoeken zoveel als mogelijk een parkeerplaats dicht bij hun bestemming. Door de toegangen tot de supermarkten en de toegangen tot de appartementen niet in elkaars directe nabijheid te positioneren, is middels

het ontwerp reeds gestimuleerd dat de parkeerbezetting over het gebied verspreid wordt. Hoewel parkeerders dicht bij hun bestemming willen parkeren, hanteert de gemeente Landerd wel acceptabele loopafstanden. Dit zijn afstanden die gezien worden als maximaal acceptabel voor de afstand tussen een parkeerplaats en de bestemming. Voor kort parkeren (zoals voor boodschappen doen) en bewoners hanteert de gemeente een acceptabele loopafstand van 100 meter. Deze afstand is gebaseerd op de richtlijnen van het CROW (publicatie 317).

4. Maatregelen

4.1 Algemeen

In de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' uit 2012 is vastgelegd op welke wijze een bouwplan doorgang kan vinden, ook al kan niet op eigen terrein aan de parkeernormen van de gemeente Landerd voldaan worden. In het beleid is opgenomen dat aanvullend onderzoek verricht kan worden naar onder meer de volgende aspecten:

- bekeken alternatieven (bijvoorbeeld parkeren ondergronds en/ of op het dak);
- gehanteerde loopafstanden;
- maximale bezettingsgraad;
- capaciteit directe omgeving waarop wordt afgewenteld en denkbare knelpunten;
- verwachte overige toekomstige ontwikkelingen (binnen directe omgeving);
- eventuele sturingsmogelijkheden, zoals duurbeperving (bijv. blauwe zone);
- mogelijke financiële compensatie.

In hoofdstuk 3 is vastgesteld wat het tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied is volgens de gemeentelijke parkeernormen na realisatie van de bouw delen. Het tekort bedraagt 24,8 parkeerplaatsen. Dit betekent dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien rekening wordt gehouden met gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan bedraagt op het drukste moment (werkdag 's avonds en op zaterdag) het tekort maximaal 14 parkeerplaatsen. Dit betekent dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

4.2 Overzicht maatregelen

4.2.1 Gebruik restcapaciteit

De gemeente heeft de mogelijkheid om af te wijken van de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen als in de huidige situatie in het plangebied veel parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Door deze parkeerplaatsen te laten gebruiken door de nieuwe functies wordt voorkomen dat extra parkeerplaatsen aangelegd worden die niet gebruikt worden. De ruimte die daarvoor nodig, kan dan beter op een andere manier gebruikt worden.

De bezetting van de parkeerplaatsen in het plangebied is bij het uitgebreide parkeeronderzoek in 2011 in beeld gebracht. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport 'Parkeer(duur)onderzoek ken Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel Advies, oktober 2011). In het parkeeronderzoek is de bezettingsgraad van alle parkeerplaatsen in en om het centrum van Schaijk op een donderdag, vrijdag en zaterdag geregistreerd. De resultaten van het parkeeronderzoek zijn als volgt:

- De maximale bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in het centrum bedroeg 84%. Het betreft de bezettingsgraad op alle parkeerplaatsen die liggen in de deelgebieden A, B en C en de aanliggende gebieden noord, oost, zuid en west (zie figuur 4 op pagina 14). De bezetting van 84% is geregistreerd op een zaterdagochtend (11.00 – 11.30 uur). Op dat moment was het aantal geparkeerde auto's in het centrum het hoogst en waren minder parkeerplaatsen beschikbaar vanwege de weekmarkt op het Europaplein. In de perioden direct voor en na het drukste moment (10.30 – 11.00 uur en 11.30 – 12.00 uur) was de bezettingsgraad ca. 78%.
- Op donderdag en vrijdag was de bezettingsgraad in het centrum van Schaijk maximaal 59%. Het betreft eveneens de bezettingsgraad op alle parkeerplaatsen die liggen in de deelgebieden A, B en C en de aanliggende gebieden noord, oost, zuid en west.

- De bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied (het centrum en omgeving) was maximaal 55% op zaterdag, 51% op vrijdag en 46% op donderdag.
- Incidenteel en kortstondig bedroeg de bezettingsgraad in enkele deelgebieden meer dan 90%.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op donderdag en vrijdag ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is in het centrum van Schaijk: op het drukste moment waren 126 parkeerplaatsen vrij. Op het drukste moment op zaterdag (84% bezettingsgraad) is nagenoeg geen sprake van restcapaciteit. De maximaal gewenste bezettingsgraad bedraagt volgens de richtlijnen van het CROW op parkeerterreinen 85%. Dit betreft een piekmoment van ongeveer een half uur. Op zaterdagmiddag is er volgens het parkeeronderzoek ruim voldoende restcapaciteit in het centrum aanwezig. Op dat moment is er geen weekmarkt en kunnen alle parkeerplaatsen op het Europeplein weer gebruikt worden.

Rondom het plangebied liggen diverse concentraties van parkeerplaatsen. Volgens het rapport 'Parkeer(duur)onderzoek ken Schaijk; gemeente Landerd' (Van Schijndel Advies, oktober 2011) is in deze gebieden restcapaciteit beschikbaar. In februari 2016 is het gebruik van drie parkeerlocaties in de directe omgeving van het plangebied in beeld gebracht. Deze parkeerlocaties liggen binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied.

			Kerkplein				Runstraat			
Datum	Dag	Tijdstip	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot
19-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	16	1	6,3%	15	19	7	36,8%	12
20-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	16	0	0,0%	16	19	6	31,6%	13
20-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	16	1	6,3%	15	19	8	42,1%	11
20-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	16	1	6,3%	15	19	3	15,8%	16
21-2-2016	Zondag	13.30 uur	16	1	6,3%	15	19	5	26,3%	14
26-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	16	1	6,3%	15	19	5	26,3%	14
27-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	16	3	18,8%	13	19	10	52,6%	9
27-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	16	3	18,8%	13	19	5	26,3%	14
27-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	16	0	0,0%	16	19	3	15,8%	16
28-2-2016	Zondag	13.30 uur	16	2	12,5%	14	19	4	21,1%	15
			Het Hofke				Totaal			
Datum	Dag	Tijdstip	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot	Capaciteit	Aantal	Bezetting	Tekort / overschot
19-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	34	3	8,8%	31	69	11	15,9%	58
20-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	34	6	17,6%	28	69	12	17,4%	57
20-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	34	12	35,3%	22	69	21	30,4%	48
20-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	34	3	8,8%	31	69	7	10,1%	62
21-2-2016	Zondag	13.30 uur	34	3	8,8%	31	69	9	13,0%	60
26-2-2016	Vrijdag	19.00 uur	34	3	8,8%	31	69	9	13,0%	60
27-2-2016	Zaterdag	10.30 uur	34	4	11,8%	30	69	17	24,6%	52
27-2-2016	Zaterdag	13.30 uur	34	5	14,7%	29	69	13	18,8%	56
27-2-2016	Zaterdag	19.30 uur	34	1	2,9%	33	69	4	5,8%	65
28-2-2016	Zondag	13.30 uur	34	2	5,9%	32	69	8	11,6%	61

Tabel 13 Resultaten parkeeronderzoek februari 2016

Uit het parkeeronderzoek in februari 2016 blijkt dat binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots opgevangen kan worden. Op het drukste moment (zaterdag) waren nog 48 openbare parkeerplaatsen beschikbaar op de onderzochte parkeerlocaties.

4.2.2 Locatie weekmarkt

De weekmarkt van Schaijk vindt plaats op zaterdagochtend op het Europaplein. Op dat moment is de parkeercapaciteit op het Europaplein niet beschikbaar. Het betreft 60 parkeerplaatsen.

Indien de weekmarkt op het Europaplein blijft, dan zullen in de nieuwe situatie 51 tot 56 parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden. Dit zijn 4 tot 9 parkeerplaatsen minder dan in de huidige situatie. Dit betekent een positief effect op de parkeerbalans op zaterdag. Bij een nieuwe opzet van de weekmarkt op het Europaplein worden minder parkeerplaatsen bezet, omdat in die situatie de markt aan de zuidzijde van het Europaplein gesitueerd zal worden. Hierdoor is een deel van de parkeerplaatsen op het Europaplein nog te gebruiken tijdens de weekmarkt.

4.2.3 Uitbreiding parkeercapaciteit

Het tekort aan parkeerplaatsen kan opgevangen worden door extra parkeerplaatsen aan te leggen. De aanleg van extra parkeerplaatsen zorgt wel voor een extra druk op de beschikbare ruimte: deze ruimte kan in dat geval niet voor andere doeleinden gebruikt worden (zoals voetgangers, fietsen en groen). Daarnaast kan de aanleg gevolgen hebben voor de beeldkwaliteit. In paragraaf 2.5.2 is aangegeven dat in het plan 15 parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor de nadere inpassing van groen en ruimte voor bijvoorbeeld straatmeubilair en opstelplaatsen voor winkelwagens. Indien minder groen gerealiseerd wordt, komen meer parkeerplaatsen beschikbaar.

4.2.4 Aanpassen programma

Het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernormen beschikbaar moet zijn, hangt af van de type functie dat gerealiseerd wordt en de omvang daarvan. Door het bouwplan aan te passen kan er alsnog voor gezorgd worden dat aan de parkeernormen voldaan wordt. Een aanpassing kan bijvoorbeeld bestaan uit het realiseren van minder winkelruimte of woningen, of uit het realiseren van kleinere woningen. Zo bedraagt het verschil in parkeernorm tussen een appartement kleiner dan wel groter dan 80 m² BVO 0,3 per woning.

4.2.5 Parkeren op afstand

Het CROW heeft acceptabele loopafstanden gedefinieerd voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van de functie (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming. Het CROW hanteert de volgende acceptabele loopafstanden:

- Wonen: 100 meter
- Winkelen: 200-600 meter
- Werken: 200-800 meter

Voor winkelen en werken worden marges gehanteerd. Aangezien het bij de winkels in het centrum van Schaijk voornamelijk gaat om korte bezoeken om boodschappen te doen ('run-shoppen') en niet om langere tijd te

winkelen ('fun-shoppen'), is het wenselijk om de afstand tussen de parkeerplaatsen en de bestemming zo klein mogelijk te houden. Als bezoekers te ver moeten lopen, bestaat de kans dat deze bezoekers elders boodschappen gaan doen. Om deze reden is het gewenst om de bezoekers een parkeerplaats te kunnen bieden in het centrum. Voor personeel van de winkels in het gebied geldt dat zij over het algemeen langere tijd parkeren. Voor hen kan daarom een langere loopafstand gehanteerd worden en is het parkeren in het centrum niet noodzakelijk. Uit het parkeeronderzoek uit 2011 blijkt dat in de omgeving van het centrum ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is voor het parkeren door personeel.

In de parkeerkencijfers van het CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') is aangegeven welk deel van de kencijfers per functie betrekking heeft op bezoekers (zie tabel 1). Aan de hand van het aandeel bezoekers kan vastgesteld worden hoeveel parkeerplaatsen bestemd zijn voor personeel. Van de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de nieuwe functies in bouwdeel 1 (164,1) zijn 15,6 plaatsen bestemd voor personeel. In bouwdeel 2 betreft het 2,5 parkeerplaatsen (van in totaal 32,0 plaatsen). In het bouwdeel 2 bevindt zich tevens een bestaande supermarkt met een oppervlakte van 1.415 m² bvo. Dit zijn 4,5 parkeerplaatsen voor personeel. Door het personeel elders te laten parkeren, komen meer parkeerplaatsen beschikbaar voor het winkelend publiek.

Op twee manieren kan gezorgd worden dat personeel buiten het centrum parkeert. Ten eerste kunnen afspraken gemaakt worden met de winkels in het centrumgebied. De winkeliers moeten er voor zorgen dat het personeel elders gaat parkeren. Zij hebben immers zelf belang bij het vrijhouden van parkeerplaatsen voor bezoekers. De beide supermarkten hebben ook al aangegeven dat zij het voornemen hebben om hun personeel dat met de auto komt, buiten het centrum te laten parkeren. Ten tweede is het mogelijk om lang parkeren formeel tegen te gaan door het instellen van een parkeerschijfzone ('blauwe zone'), waardoor niet langer dan bijvoorbeeld twee uur geparkeerd mag worden in het centrum. Voor bewoners kunnen in dat geval ontheffingen verleend worden. Een parkeerschijfzone kan mogelijk ook alleen ingezet worden voor de piekmomenten (op zaterdagochtend). Op voorhand zijn de bovengenoemde maatregelen om het personeel buiten het centrum te laten parkeren niet nodig. De maatregelen zijn echter wel positief voor het creëren van extra parkeerruimte voor bezoekers.

4.2.6 Parkeerverwijzing

In de omgeving van het centrum zijn enkele parkeerterreinen aanwezig waar personeel en bezoekers van het centrum gebruik van kunnen maken. Deze parkeerterreinen zijn echter niet allemaal goed zichtbaar en herkenbaar vanaf de Pastoor van Winkelstraat, Schutsboomstraat en Europaplein. Middels een parkeerverwijzingsstelsel kunnen bezoekers naar deze parkeerterreinen geleid worden.

4.2.7 Modal shift

De gemeente Landerd wil het gebruik van de fiets verder stimuleren. Dit moet er voor zorgen dat minder mensen met de auto naar het centrum van Schaijk komen en dat er dus minder parkeerplaatsen nodig zijn. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren door het creëren van comfortabele en veilige fietsverbindingen in het dorp en door het aanbieden van voldoende, veilige stallingsplaatsen. De stallingsplaatsen moeten ook nabij de ingang van de winkels zijn.

4.2.8 Conclusie

Uit de parkeerbalans blijkt dat na realisatie van bouwdelen 1 en 2 niet aan de gemeentelijke parkeernormen voldaan wordt. Er ontstaat volgens de normen een tekort van 24,8 parkeerplaatsen. Indien rekening gehouden wordt met het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen dan ontstaat er doordeweeks 's avonds en op zaterdag een tekort van 13 tot 14 parkeerplaatsen. Dit tekort kan de hele week behalve de zaterdagochtend worden opgevangen binnen de bestaande restcapaciteit binnen het plangebied. Op zaterdagochtend kan het tekort volledig in de directe omgeving (binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter) opgevangen worden.

Om het tekort aan parkeerplaatsen te compenseren zijn ook nog andere maatregelen mogelijk. De maatregelen kunnen het gehele tekort compenseren (zoals de aanleg van extra parkeerplaatsen of het aanpassen van het programma). Het is echter ook mogelijk om een combinatie van maatregelen in te zetten. Een zeer effectieve maatregel zonder aanpassingen te hoeven doen aan het bouwplan of de inrichting van de openbare ruimte is het personeel laten parkeren op één van de parkeerterreinen buiten het centrum. Met deze maatregel kan het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots gecompenseerd worden.

Aanbevolen wordt de parkeersituatie te monitoren. Dit betekent dat de bezetting van de parkeerplaatsen in het centrum van Schaijk periodiek in beeld gebracht wordt. Mochten zich na de realisatie van de verschillende bouwdelen zich alsnog parkeerproblemen voordoen dan wordt dit middels deze monitoring objectief gemaakt. Het college van burgemeester en wethouders kan dan vervolgens alsnog besluiten (extra) aanvullende maatregelen te nemen.

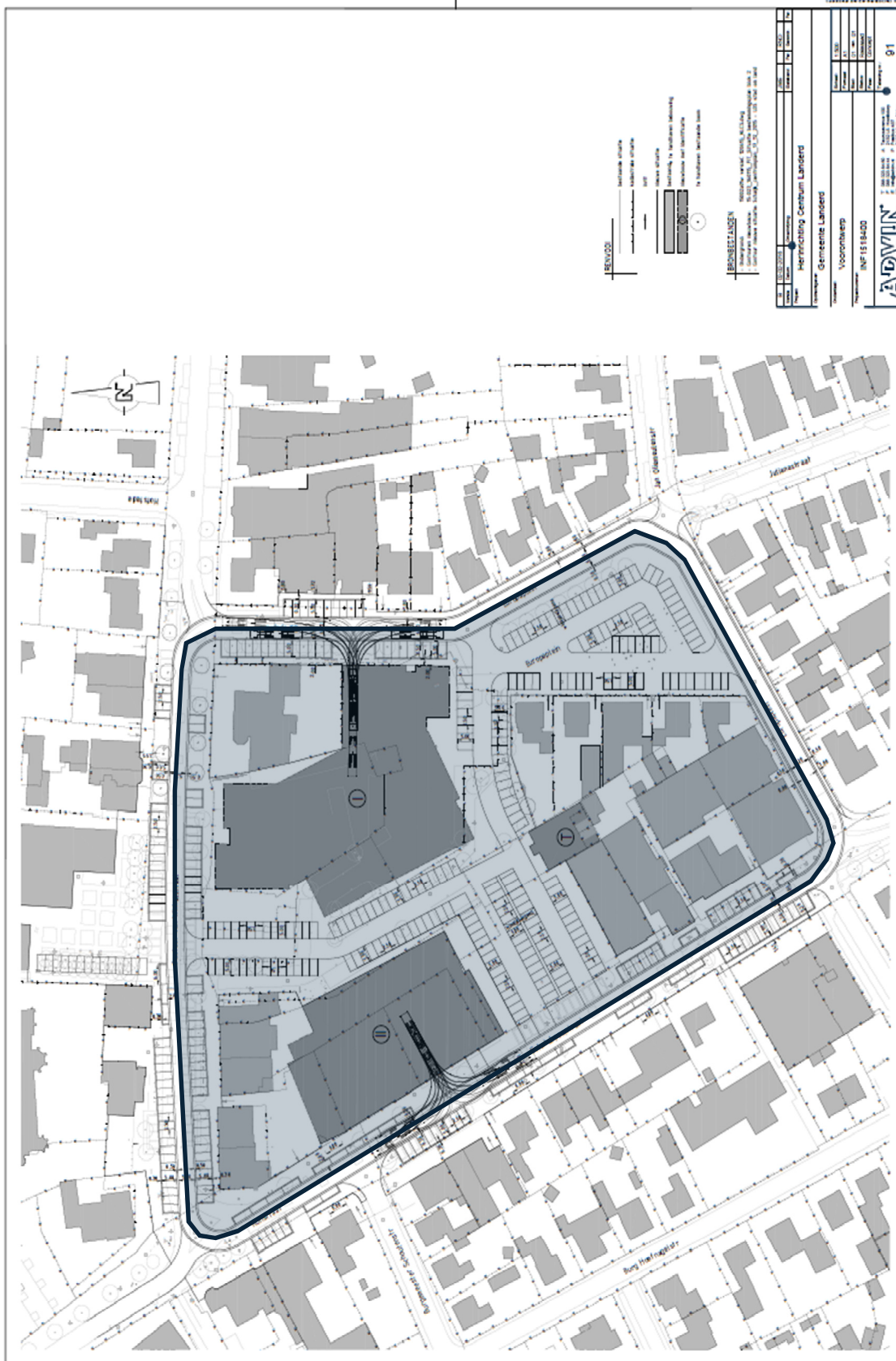
BIJLAGE A Ligging parkeerplaatsen parkeeronderzoek Van Schijndel (2011)

	Sectie 2011*	Openbaar	Rest**	Privé	Totaal
Deelgebied A	8	7	0	0	7
	11	6	0	0	6
	12	22	0	3	25
	13	14	0	0	14
	Totaal	49	0	3	52
Deelgebied B	17	43	0	0	43
	18	13	0	0	13
	21	0	0	10	10
	23	0	5	0	5
	25	11	0	0	11
	Totaal	67	5	10	82
Deelgebied C	1	4	0	0	4
	3	5	0	0	5
	5	60	0	0	60
	6	6	0	0	6
	26	6	0	0	6
	27	4	1	0	5
	28	1	0	0	1
	Totaal	86	1	0	87
Noord	10	13	0	0	13
	14	10	0	0	10
	15	8	0	0	8
	16	3	0	0	3
	19	4	5	0	9
	Totaal	38	5	0	43
Oost	7	4	0	0	4
	9	7	0	0	7
	Totaal	11	0	0	11
Zuid	2	4	0	0	4
	4	0	0	0	0
	Totaal	4	0	0	4
West	20	5	0	0	5
	22	9	0	0	9
	24	2	6	0	8
	29	9	0	0	9
	Totaal	25	6	0	31

* Secties zoals gehanteerd in het parkeeronderzoek van Van Schijndel (2011)

** Parkeerplaatsen waarvoor een vergunning benodigd is, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen

BIJLAGE B Plangebied parkeerplaatsen



Oplegnotitie Parkeren en verkeersaspecten

Landerd, 3 november 2016

Behorend bij bestemmingsplan Centrumplan Schaijk.

Deze notitie is een aanvulling op de parkeerstudie en de memo verkeersaspecten die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan Centrumplan Schaijk zijn gevoegd.

Verkeersaspecten.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling.

Van de gebouwen die ten tijde van de tellingen in 2014 nog in gebruik waren en die als gevolg van het bouwplan gesloopt worden, moet de verkeersgeneratie in mindering gebracht worden op de intensiteit. De supermarkt van 813 m² BVO was ten onrechte opgenomen in het overzicht in de memo verkeersaspecten.

De onderstaande tabellen bevatten de juiste berekening van de verkeersgeneratie. De doorgestreepte getallen in de tabellen 1, 2 en 3 waren de getallen in de eerdere memo verkeersaspecten.

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v.	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Supermarkt	1.560 m ² BVO	Detailhandel food	990,6	1639,6
Winkels	1.058 m ² BVO	Detailhandel non-food	383,0	714,2
Winkels	219 m ² BVO	Detailhandel non-food	79,3	147,8
Woningen	12 woningen	Woning tot ca. 80 m ²	44,4	54,0
Woningen	16 woningen	Woning sociale sector	76,8 86,4	89,6 99,2
Woningen	10 woningen	Woning middeldure sector	68,0 54	76,0 62
Totaal			1642,1 1637,7	2721,2 2716,7

Tabel 1 Programma bouwdeel 1

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v..	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Supermarkt	35 m ² BVO	Detailhandel food	22,2	36,8
Winkels	285 m ² BVO	Detailhandel non-food	103,2	192,4
Woningen	13 woningen	Woning middeldure sector	88,4 70,2	98,8 80,6
Totaal			213,8 195,6	328,0 309,8

Tabel 2 Programma bouwdeel 2

	Omvang	Functie	Verkeersgeneratie o.b.v.	
			Kencijfer min	Kencijfer max
Winkels	857 m ² BVO	Detailhandel non-food	310,2	578,5
Commerciële dienstverlening	1.409 m ² BVO	Kantoor met baliefunctie	147,9	181,8
Woningen	1 woning	Woning sociale sector	4,8 5,4	5,6 6,2
Woningen	3 woningen	Woning dure sector	22,5	24,9
Totaal			485,4 402,3	790,8 645,9

Tabel 3 Sloop bouwdeel 1 en 2

	Verkeersgeneratie o.b.v.	
	Kencijfer min	Kencijfer max
Programma bouwdeel 1	+ 1642,1	+ 2721,2
Programma bouwdeel 2	+ 213,8	+ 328,0
Sloop bouwdelen 1 en 2	- 485,4	- 790,8
Totaal	+ 1370,5	+ 2258,4

Tabel 4 Wijzigingen verkeersgeneratie bouwdelen 1 en 2

In het plangebied is reeds een supermarkt aanwezig. Deze supermarkt genereert eveneens verkeer. Uitgaande van een oppervlakte van 1.450 m² BVO betekent dit een verkeersgeneratie van 920,8 tot 1.524 motorvoertuigen per etmaal.

Samen met de maximale toename in verplaatsingen als gevolg van het bouwplan met 2.258,4 verplaatsingen, betekent dit volgens de kencijfers maximaal 3.782,4 verplaatsingen per etmaal. Er vanuit gaande dat een voertuig in een etmaal zowel het gebied in- als uitrijdt, gaat het om ongeveer 1.890 voertuigen.

Wanneer we de worst case benadering aanhouden (de helft van het verkeer rijdt via één zijde van en naar het gebied) zoals ook in de Memo Verkeersaspecten 15 april 2016 versie D is gebeurd betekent dit 1.890 verplaatsingen via twee uitgangen uit het gebied. Dit komt neer op 945 uitrijdende voertuigen per uitgang per etmaal. In werkelijkheid zal het hoogstwaarschijnlijk om minder voertuigen gaan. Het is dan ook meer realistisch om uit te gaan van een gelijkmatige verdeling van het verkeer over drie toegangen tot het plangebied. De etmaalintensiteit komt dan neer op 630 uitrijdende voertuigen per uitgang per etmaal.

De gemiddelde etmaalintensiteit per werkdag op de Schutsboomstraat bedraagt conform verkeerstellingen 5.718 voertuigen per werkdag. Zie hiervoor de Memo Verkeersaspecten 15 april 2016 versie D.

In de memo Verkeersaspecten 15 april 2016 versie D wordt gesteld dat uit de berekeningen blijkt dat na de realisatie van de bouwdelen 1 en 2 geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten zijn.

Immers: pas bij een etmaalintensiteit van 7.000 motorvoertuigen op de Schutsboomstraat en 1.000 motorvoertuigen vanuit het plangebied aan de zijde van de Schutsboomstraat, zou de waarde 'a' (1,30) in de buurt van de grens dat de noodzaak van een maatregel twijfelachtig wordt (1,33). De waarde 'a' bepaalt of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer af te kunnen wikkelen. In de memo Verkeersaspecten wordt de berekeningswijze van de waarde 'a' toegelicht. Ligt de waarde 'a' beneden 1,33 dan is er geen maatregel noodzakelijk. Ligt de waarde tussen 1,33 en 1,67 dan is de noodzaak voor een maatregel twijfelachtig en boven 1,67 is een maatregel noodzakelijk.

Indien we uitgaan van de hierboven aangegeven worst case benadering blijft de waarde 'a' beneden de (1,30).

De uitkomsten na aanpassing van de getallen in de tabel zijn zodanig dat de conclusies uit de eerder opgestelde Memo Verkeersaspecten 15 april 2016 versie D van kracht blijven. Na de realisatie van de bouwdelen 1 en 2 zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

Verkeersbewegingen en verkeersdrukke Europaplein.

De verkeersdrukke aan het Europaplein zal op sommige momenten toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

De huidige verkeersintensiteit op de rijbaan van Europaplein bedraagt conform verkeerstellingen 1.976 voertuigen per werkdag. Zie hiervoor memo verkeersaspecten bladzijde 1.

De verwachte intensiteit in het plangebied op een gemiddelde werkdag bedraagt circa 1.890 motorvoertuigen per etmaal. Als uitgegaan wordt van de maximale kencijfers voor verkeersgeneratie dan neemt de etmaalintensiteit toe met maximaal 630 voertuigen uitgaande van

een gelijkmatige verdeling van het verkeer over drie toegangen tot het plangebied. Een en ander zoals hiervoor onder 'verkeersafwikkeling en verkeersgeneratie' uiteengezet.

De verkeersintensiteit op de rijbaan van Europaplein neemt dus toe van 1.976 naar 2.606.

Bij deze toename ontstaan er geen knelpunten in de verkeersafwikkeling. De toename betekent ook niet dat een verkeersonveilige situatie ontstaat. De rijbaan van Europaplein wordt conform de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' ingericht als erftoegangsweg. Bij een erftoegangsweg is een goede doorstroming van ondergeschikt belang. De snelheden zijn laag (maximumsnelheid van 30 km/uur), waardoor het verkeer voldoende tijd heeft om op elkaar te anticiperen.

De verkeersbewegingen op de rijbaan van rijbaan passen in een centrumgebied waar diverse functies gecombineerd worden. Veel bewegingen kunnen voor een verkeersonveilig gevoel zorgen, maar zijn dat objectief gezien niet. Als het druk is, dan zijn de snelheden laag (er kan niet hard gereden worden) en alle weggebruikers zijn zeer alert omdat er overal iets gebeurt. Het wordt nu dan ook niet nodig geacht om aanvullende verkeerskundige maatregelen te treffen. De nieuwe inrichting wordt zodanig dat functies als parkeren, laden/lossen en geldtransport ingepast zijn.

Tijdelijke afsluiting Pastoor van Winkelstraat.

Het afsluiten van de Pastoor van Winkelstraat maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan dan wel de omgevingsvergunningen. Het is mogelijk dat de straat in de toekomst incidenteel vanwege een evenement of vanwege werkzaamheden afgesloten wordt. Voor het tijdelijk en onder de 4 maanden tijdsduur afsluiten van een weg hoeft geen verkeersbesluit genomen te worden.

Verplaatsing bushalte.

Vooropgesteld wordt dat het verplaatsen van de bushalte geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan dan wel de omgevingsvergunningen. In reactie op de ingediende zienswijzen: De bushalte is globaal ingetekend. De reactie van omwonenden wordt meegenomen bij het bepalen van de exacte locatie. Voor het verplaatsen van de bushalte moet nog een verkeersbesluit worden genomen. In het verkeersbesluit moet de nut en noodzaak aangetoond worden en vindt een zorgvuldige belangenafweging plaats. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen een verkeersbesluit.

Laden lossen Kruidvat.

De rijbaan van het nieuwe parkeergebied binnen het centrumplan kan gebruikt worden voor laden en lossen. Hierbij moet wel voldaan worden aan artikel 5 van de Wegenverkeerswet waarin staat dat het "een ieder verboden is zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd". Er worden geen specifieke voorzieningen getroffen voor het laden en lossen van de Kruidvat.

Laden en lossen supermarkten.

In de memo Verkeersaspecten d.d. 15 april 2016 versie D is speciale aandacht aan laden en lossen van de supermarkten gegeven.

Het laden en lossen van de supermarkten gebeurt inbandig in loadingdocks. Het inbandig laden en lossen van de supermarkten is als gevolg van de ingediende zienswijzen in het bestemmingsplan geborgd.

De wegen in en om het plangebied worden conform de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' ingericht als erftoegangsweg. Bij een erftoegangsweg is een goede doorstroming van ondergeschikt belang. De snelheden zijn laag (maximumsnelheid van 30 km/uur), waardoor het verkeer voldoende tijd heeft om op elkaar te anticiperen.

Bij de uitwerking van het inrichtingsplan van de openbare ruimte is er speciale aandacht voor de wegbreedte, type opsluitbanden, ligging van parkeerplekken en toetsing van de rijcurves van de vrachtwagens.

Parkeren.

Parkeeradvies.

Het plan voldoet aan het parkeerbeleid van de gemeente Landerd. Het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de 'Beleidsregels voor parkeerbeleid in de gemeente Landerd' en het bijbehorende raadsvoorstel van 24 april 2012. In het beleid is als uitgangspunt geformuleerd dat het benodigd aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Dit is echter geen eis. In het parkeerbeleid wordt namelijk gesteld dat het niet altijd mogelijk is de parkeervraag volledig op eigen terrein op te vangen. Als de parkeervraag redelijkerwijs niet op eigen terrein opgevangen kan worden, dan moet middels een dynamische parkeerbalans worden berekend wat het effect is. Het is aan het college van burgemeester en wethouders om te beoordelen of ruimte in de omgeving gebruikt kan worden om een deel van de parkeervraag op te vangen.

Uit de berekening van de benodigde parkeerplaatsen overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen blijkt op de piek (zaterdagochtend) gedurende een half uur een tekort van 24,8 parkeerplaatsen in het plangebied. Middels een dynamische parkeerbalans moet berekend worden wat het effect is.

Uit de dynamische parkeerbalans blijkt dat een theoretisch tekort van 13,3 parkeerplaatsen (op de zaterdagochtend gedurende een half uur) in de omgeving opgevangen moet worden. In de nabijheid van het centrumplan zijn hiervoor ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Op alle overige dagen en momenten is er een overschot aan parkeerplekken binnen het plangebied.

Toelichting bezettingspercentage Drie Heere in de dynamische parkeerbalans.

De Drie Heere heet momenteel Café De Driesprong en is gevestigd op Pastoor van Winkelstraat 2a te Schaijk.

In de dynamische parkeerbalans is de Drie Heere opgenomen met als functie restaurant en voor de zaterdagmiddag met een aanwezigheidspercentage van 40%.

Voor de zaterdagochtend zijn er door het CROW geen aanwezigheidspercentages opgesteld. Indien het aanwezigheidspercentage in de ochtend gelijk wordt aangenomen als 's middags, dan geeft dit een theoretisch tekort van 13,3 parkeerplaatsen, zoals berekend op de het piekmoment. Op zaterdagochtend mag je verwachten dat een restaurant niet bezet is, eigenlijk zelfs niet open is. Maar stel dat je toch uitgaat van 20% bezetting dan neemt het theoretische tekort af tot 7,4 parkeerplaatsen, gedurende de zaterdagochtendpiek van een half uur.

Restcapaciteit parkeerplaatsen in het centrum van Schaijk.

Uit het parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk van 2011 (Van Schijndel advies) blijkt dat er op alle momenten gedurende de gehele week ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeervraag volledig binnen het plangebied op te vangen. Alleen op het drukste moment op zaterdag (84% bezettingsgraad gedurende ongeveer een half uur) is nagenoeg geen sprake van restcapaciteit.

Uit de dynamische parkeerbalans blijkt dat een theoretisch tekort van 13,3 parkeerplaatsen (op de piek op zaterdagochtend gedurende een half uur) in de omgeving opgevangen moet worden.

Uit het aanvullend parkeeronderzoek van februari 2016 blijkt dat op dat moment binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots opgevangen kan worden. Het betreft de parkeerterreinen Het Hofke, Kerkplein en Runstraat voor huisnummer 9 en 11. Op deze parkeerterreinen zijn op het drukste moment (zaterdag) nog 48 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Zie het parkeeradvies d.d. 15 april 2016 versie F.

Die parkeerterreinen en het plangebied zijn op de bijgevoegde tekening aangegeven. Daarnaast is er ook voldoende parkeergelegenheid beschikbaar in de overige straten die direct aan het plangebied grenzen, nabij het centrumplan.

Het parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk van 2011 (Van Schijndel advies) is toegevoegd aan het bijlagenboek van het bestemmingsplan 'Centrum Schaijk'. ligt ter inzage bij de andere stuk

Geen aanleg extra parkeerplaatsen om theoretisch tekort op te heffen.

In het ontwerp van de openbare ruimte is er bewust voor gekozen om niet alle beschikbare ruimte binnen het plangebied te gebruiken voor parkeerplaatsen. Voor de leefbaarheid en het gebruik is het gewenst dat in het plangebied voldoende ruimte beschikbaar is voor andere functies (zoals bijvoorbeeld groen en wandelruimte).

Verder is er gekozen om de parkeerplaatsen 2.50 m. breed te maken, om comfortabel te kunnen parkeren.

Uit het aanvullend parkeeronderzoek van februari 2016 blijkt dat er binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied het tekort aan parkeerplaatsen op de zaterdagochtend gedurende een half uur ruimschoots opgevangen kan worden.

Geen inzet aanvullende maatregelen nodig.

Uit het aanvullend parkeeronderzoek van februari 2016 blijkt dat op het drukste moment (piek van een half uur) binnen een acceptabele loopafstand van 100 meter van het plangebied het tekort aan parkeerplaatsen ruimschoots opgevangen kan worden. Het nemen van aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld 'het personeel laten parkeren op één van de parkeerterreinen buiten het plangebied' is niet nodig om aan het parkeerbeleid van de gemeente Landerd te voldoen, aangezien uit het vorenstaande blijkt dat reeds aan het beleid voldaan wordt.

Parkeercapaciteit in Pastoor van Winkelstraat.

De parkeercapaciteit in de Pastoor van Winkelstraat neemt toe met circa 18 plaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn gunstig gelegen ten opzichte van de winkels aan de Pastoor van Winkelstraat 2D, 4 en 4A.

Invulling ruimtes door verschillende functies.

In de parkeerbilans is van een realistisch scenario uitgegaan voor wat betreft de invulling van de ruimtes door de verschillende functies.

Uitgaande van het realistisch scenario voldoet de parkeerbilans de hele week, alleen moet er volgens de dynamische parkeerbilans een theoretisch tekort (op de piek van een half uur) van 13,3 parkeerplaatsen in de omgeving opgevangen worden.

Binnen het plan is er naast de winkels bij de supermarkten enige horeca denkbaar in de vorm van winkel ondersteunde horeca, waarbij de parkeernorm van cafetaria (4,0 p.p. / 100 m² bvo) geldt, in plaats van de gehanteerde norm van non-food (3,0 p.p. / 100 m² bvo). Winkel ondersteunende horeca betreft kleine oppervlaktes, waardoor de invloed op de parkeerbilans beperkt is en de conclusies er niet door wijzigen.

In de oplegnotitie / actualisatie voor de Ruimtelijk-functionele effectenanalyse is toegelicht dat er (naast de supermarkten) maximaal 500 m² wvo aan dagelijkse artikelen zal worden toegevoegd binnen Centrumplan Schaijk. Dit is ongeveer gelijk aan 600 m² bvo. Stel dat er inderdaad 600 m² bvo wordt ingevuld met "detailhandel food" (waarbij de parkeernorm van 4,5 p.p. / 100 m² bvo geldt) in plaats van "detailhandel non-food" (p-norm 3,0 p.p. per 100 m² bvo) dan betekent dit een extra parkeervraag van $6,0 * 1,5 = 9,0$ parkeerplekken. Dit zou betekenen dat op zaterdagochtend piek gedurende een half uur 22,3 parkeerplaatsen buiten het plangebied opgevangen zouden moeten worden in plaats van 13,3 parkeerplaatsen. Dit is probleemloos mogelijk; de restcapaciteit in de directe omgeving is hiervoor ruim voldoende. Op alle andere momenten gedurende de gehele week zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar binnen het plangebied.

Woningdifferentiatie.

Het aantal parkeerplekken dat benodigd is voor de woningen kan niet toenemen als gevolg van woningdifferentiatie. Het aantal woningen is gemaximeerd en ligt vast in de omgevingsvergunningen. Indien voor grotere woningen gekozen zou worden, dan zal het aantal woningen afnemen. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt dan ook minder.

Uitbreidingsmogelijkheden supermarkten.

De uitbreidingsmogelijkheid van 61 m² op de verdieping van Emté betreft de reeds bestaande sociale ruimte. Dit is onderdeel van de bestaande situatie en ook als zodanig in de parkeerbilans meegenomen.

De 200m² sociale ruimte op de verdieping van de nieuwe supermarkt zit nu niet in de omgevingsvergunning, maar kan mogelijk in de toekomst in de plaats komen van 2 bestaande woningen. Daarvoor is dan t.z.t. een omgevingsvergunning nodig, met de voorwaarden t.a.v. het realiseren van de daarvoor benodigde parkeerplekken. Indien dit in de toekomst zou gebeuren, dan is het prima inpasbaar binnen de parkeerbalans die bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Inpandige parkeerplaatsen.

Er is in de inpandige parkeergarages ruimte om te keren. Automobilisten kunnen de parkeergarages dus altijd vooruitrijdend weer verlaten. Hierdoor hebben zij voldoende zicht op het verkeer buiten de parkeergarage.

Aan de hand van de richtlijnen uit de NEN2443 en het ASVV 2012 van het CROW is vastgesteld dat de parkeerplaatsen in de parkeergarage goed bereikbaar en bruikbaar zijn. De afmetingen die worden genoemd in één van de zienswijzen komen niet terug in de NEN2443.

Bereikbaarheid bestaande inritten.

Alle bestaande inritten in en rondom het plangebied blijven na de herinrichting van de openbare ruimte bereikbaar. Door het aanbrengen van parkeervakken op het Europaplein wordt gestuurd waar auto's geparkeerd worden. Deze sturing ontbreekt in de huidige situatie op het Europaplein. Hierdoor wordt de kans zelfs verkleind dat geparkeerde auto's inritten blokkeren.

Definitieve locatie diverse voorzieningen in de openbare ruimte.

De locatie van de voorzieningen zoals winkelwagenstallingen en glasbakken moet nog exact bepaald worden. Dit gebeurt in goed overleg met alle belanghebbenden. Tijdens informatiebijeenkomsten kan een ieder input leveren. Uiteraard wordt bij de locatiekeuze van de voorzieningen rekening gehouden met het voorkomen van overlast voor de omgeving. Zo zijn winkelwagenstallingen en glasbakken niet direct bij woningen gesitueerd. Tegen inrichtingsvoorstellen kan overigens geen bezwaar gemaakt worden, tenzij een verkeersbesluit of omgevingsvergunning genomen moet worden.

De afvalcontainers van de supermarkten, winkels en appartementen worden inpandig binnen de bouwvolumes geplaatst.

Weekmarkt en evenementen.

Weekmarkt.

De parkeerbalans maakt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen per bouwdeel beschikbaar moeten zijn om aan de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt alleen vastgesteld voor de functies in het gebied die gaan veranderen. De parkeersituatie voor de functies die niet veranderen, blijft namelijk gelijk. Voor deze functies wordt dan ook geen nieuwe parkeernorm opgelegd. Het gaat derhalve alleen om de verschillen. Dit geldt ook voor de weekmarkt. De weekmarkt en de gevolgen voor parkeren zijn daarom niet meegenomen in de parkeerbalans maar wel in het parkeeradvies.

De weekmarkt op zaterdagochtend blijft op het Europaplein. Er wordt t.z.t. een nieuwe indeling gemaakt voor de markt. Daardoor komt een aantal parkeerplaatsen extra beschikbaar op het Europaplein ten opzichte van de huidige situatie.

Evenementen.

Dit bestemmingsplan zegt niets over de plekken waar evenementen moeten plaatsvinden. De locaties waar evenementen zoals de kermis en carnaval kunnen plaatsvinden vallen ook buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.

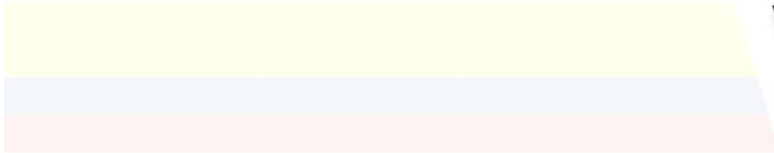
Bij het ontwerpen van de nieuwe inrichting voor het centrum wordt er rekening mee gehouden dat evenementen op verschillende plekken (buiten dit bestemmingsplan) kunnen worden georganiseerd. Daarvoor zijn t.z.t. evenementenvergunningen nodig, waarin een belangenafweging wordt gemaakt en waarop de mogelijkheid bestaat om bezwaar te maken.

Parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk

gemeente Landerd

oktober 2011





VanSchijndelAdvies
Frans Halsstraat 9
5753 CN Deurne

Mobiel: 06 – 415 29 366

E-mail: info@VanSchijndelAdvies.nl

Website: www.VanSchijndelAdvies.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever: gemeente Landerd
Project: parkeer(duur)onderzoek kern Schaijk (GLS_2511)
Projectnummer: VROM/RH 2011/4719
Projectbegeleiding: Rogier Huizinga afd. Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Auteur: Jan van Schijndel
Datum: oktober 2011
Versienummer: 1.07
Status: definitief

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Parkeeronderzoek kern Schaijk	4
1.3	Bladwijzer	5
2	RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN ONDERZOEK	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Inventarisatie huidige situatie	6
3	PARKEERTELLING HUIDIGE SITUATIE	9
3.1	Uitgangspunten parkeertelling	9
3.2	Resultaat van de straat en enquête M.K.B. Landerd	10
3.3	Conclusies parkeertellingen	12
	BEGRIPPENLIJST	15
	TABELLENBOEK (BIJLAGEN)	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

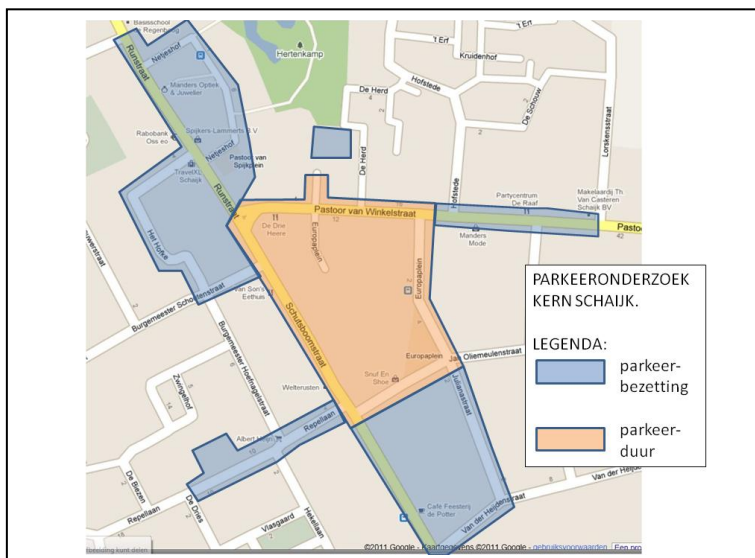
Voor het centrum van Schaijk zijn de afgelopen jaren door diverse partijen ruimtelijke en stedenbouwkundige plannen ontwikkeld. Ook is er een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) verricht om de (economische) ontwikkelingsmogelijkheden voor de kern van Schaijk in beeld te brengen. Het mag duidelijk zijn dat allerlei ruimtelijke- en economische ontwikkelingen invloed hebben op de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het centrum van Schaijk. Niet alleen voor het rijdend verkeer ontstaat er een ander beeld, maar ook wat het stilstaande verkeer (parkeren) betreft. Kortom de parkeersituaties, parkeerhandelingen c.q. parkeerbehoeftes kunnen structureel veranderen.

Door de gemeente Landerd is aan VanSchijndelAdvies gevraagd om een parkeeronderzoek te verrichten voor de kern van Schaijk. Naast de parkeerdruk is voor de kern van Schaijk ook de parkeerduur onderzocht. De onderzoeksresultaten van dit parkeeronderzoek zijn afgezet tegen bestaande rekenexercities van het MKB Landerd en het "Centrumplan Schaijk" van VOCUS Architecten. Uiteraard kunnen de onderzoeksgegevens ook als toetsingskader dienen bij elke andere ruimtelijke ontwikkeling in het centrum van Schaijk. In hoeverre de toekomstige parkeerdruk de kern van Schaijk kan belasten en mogelijk problematische (neven-)effecten van een wijzigende parkeerbehoefte kan veroorzaken, wordt in dit rapport beschreven.

1.2 Parkeeronderzoek kern Schaijk

De gemeente Landerd heeft VanSchijndelAdvies gevraagd om een parkeer(duur)onderzoek in en rondom de kern van Schaijk uit te voeren. Het doel van het onderzoek is inzicht te verschaffen in de (toekomstige) parkeerbehoefte voor de kern Schaijk.

Het onderzoeksgebied wordt aan de noordzijde omsloten door de straten Runstraat/Netjeshof, Pastoor van Winkelstraat en aan de zuidzijde door de Van der Heijdenstraat. Aan de westzijde wordt het onderzoeksgebied begrensd door Het Hofke, Schutsboomstraat en de Repellaan,



terwijl de oostzijde wordt afgebakend door het Europaplein en de Julianastraat. De gegevens van dit onderzoek vormen de basis voor een parkeervisie rondom de kern van Schaijk. In nevenstaande afbeelding is het totale onderzoeksgebied aangegeven waarbij het onderscheid is gemaakt tussen de onderzoeksmethoden (metingen parkeerduur en parkeerbezetting) voor vrijdag 9 september en zaterdag 10 september 2011. Op donderdag 8 september 2011 is voor het gehele onderzoeksgebied alleen de parkeerdruk gemeten.

1.3 Bladwijzer

In hoofdstuk 2 zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten van dit onderzoek weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige situatie en de resultaten van de parkeertellingen met de belangrijkste conclusies van dit parkeeronderzoek.

Het laatste deel van het rapport bestaat uit een tabellenboek (bijlagen) waarin alle onderzoeksresultaten en uitwerkingen zijn gebundeld.

2 Randvoorwaarden en uitgangspunten onderzoek

2.1 Inleiding

Dit onderzoek is opgesteld aan de hand van drie stappen, welke hieronder nader worden toegelicht.

Stap 1: afbakening en gegevensinventarisatie

In deze stap zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het onderzoek vastgesteld. Een belangrijk punt hierbij is de afbakening van het studieonderwerp en het studiegebied. Daarnaast zijn de gehanteerde begrippen gedefinieerd. Zie begrippenlijst achter in dit rapport.

Stap 2: inventarisatie van de huidige en de toekomstige situatie

Het inventariseren van de huidige situatie is uitgevoerd aan de hand van een parkeerduurmeting. Hierbij zijn het aantal geparkeerde voertuigen op verschillende tijdstippen in het onderzoeksgebied geïnteriseerd. Daarbij is niet alleen gekeken naar de bezetting van de huidige parkeervoorzieningen, maar ook naar de lengte van de parkeertijd van de voertuigen. Op basis van de parkeerduurmeting is het parkeermotief afgeleid. Ook is het huidig aantal parkeerplaatsen geïnteriseerd.

Uitbreidingen van woningen, horeca en commerciële ruimtes in het centrum van Schaijk zijn van invloed op het algehele verkeersbeeld. Eventuele aanpassingen van de routing door extra verkeersontsluitingen, het instellen van bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer of het (gedeeltelijk) beperken van de toegankelijkheid van het autoverkeer (winkel-; voetgangersgebied) hebben effect op het parkeergedrag.

Stap 3: opstellen van een parkeerbalans

Op basis van de werkelijke parkeervraag naar motief voor de huidige situatie en de werkelijke aanwezigheid van parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied is per sectie de parkeerdruk bepaald. Door de parkeervraag te confronteren met het huidige aantal parkeerplaatsen is inzicht verkregen in de parkeerbalans. Dit is uitgewerkt per sectie en samengevat per deelgebied.

Om een richtinggevende parkeerbalans op te kunnen stellen is gebruik gemaakt van de oppervlaktestaat "Centrumplan Schaijk".

2.2 Inventarisatie huidige situatie

Voor het opstellen van de parkeerbalans is het noodzakelijk om het huidige aantal parkeerplaatsen, het aantal geparkeerde voertuigen en het motief van de geparkeerde voertuigen op verschillende tijdstippen in het onderzoeksgebied op straat te inventariseren. Daarnaast is inzicht nodig in de toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het gebruik van de parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied. Door de werkelijke parkeervraag te vergelijken met het aantal beschikbare parkeerplaatsen ontstaat inzicht in de huidige parkeerdruk. Hiermee kunnen de eventuele knelpunten in beeld worden gebracht.

Het onderzoek is uitsluitend gericht op openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn de specifieke parkeerplaatsen, zoals op kentekengestelde parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor vergunninghouders en invalidenparkeerplaatsen in kaart gebracht.

Een vaste parkeerplaats is aangegeven door een parkeervak. Indien geen parkeervakken aanwezig zijn waar wel mag worden geparkeerd, dan is het aantal parkeerplaatsen ingeschat. Hierbij is uitgegaan van een lengte van een parkeervak van 6,00 meter en een breedte van de

parkeerstrook van minimaal 1,80 meter bij fileparkeren. Bij haaksparkeren is een breedte van 2,50 meter en een lengte van 5,00 meter in acht genomen. Hierbij wordt rekening gehouden met de afstand tot de hoek van de straat, manoeuvreerruimte en het vrijhouden van de rijbaan voor het overige verkeer.

Bij het bepalen van de parkeerdruk kan het voorkomen dat in enkele secties meer voertuigen worden geregistreerd dan dat er parkeerplaatsen zijn. Dit komt doordat voertuigen in situaties waarbij de parkeerdruk erg hoog is (>100%), deze dichter bij elkaar staan of foutief staan geparkeerd.

Tijdens de inventarisatie is het huidige aantal parkeerplaatsen geïnventariseerd. Hierbij is onderscheid gemaakt in:

- openbare parkeerplaatsen (parkeerterreinen, parkeerhavens, haakse parkeervakken, en langsparkeren)
- vergunninghouders parkeren (bijv. Netjeshof)
- specifieke parkeerplaatsen (invalidenparkeerplaatsen).

Door middel van een locatieonderzoek is de feitelijk beschikbare parkeercapaciteit bepaald per sectie. Hierbij is het aantal parkeerplaatsen in beeld gebracht. Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen is rekening gehouden met de aanwezige parkeer- en stopverboden en met de breedte van de weg. Naast het parkeren moet er immers voldoende breedte overblijven om te kunnen rijden.

Parkeer- en stopverboden

In onderstaande foto's is aangegeven op welke locaties er stop-/parkeerverboden gelden binnen het onderzoeksgebied.



Locatie: Europaplein - stopverbod



Locatie: Netjeshof - parkeerverbod



Locatie: Burgemeester Schoutenstraat

Er zijn in de kern van Schaijk geen parkeerverbodzones of gele markeringen aangebracht die parkeer- of stopverboden aanduiden. Naast de bushalteplaatsen zijn er ook geen 'indirecte' parkeerverboden omdat er bijvoorbeeld fietsstroken (aangegeven met fietssymbolen) in het dorp gelegen zijn.

Onduidelijkheid qua parkeerbeleid c.q. verkeershandhaving door politie of buitengewoon opsporingsambtenaar (B.O.A.) kan ontstaan bij de reststroken zoals je die o.a. kunt vinden op de Runstraat, Schutboomstraat en de Pastoor van Winkelstraat. Hierover worden tijdens het parkeeronderzoek ook vele opmerkingen gemaakt door de bewoners van Schaijk. Ook kunnen moeilijk herkenbare inritten tot de nodige discussies leiden.



In totaal is het centrumgebied van Schaijk verdeeld in 65 secties. Binnen deze secties bevinden zich in de huidige situatie 720 parkeerplaatsen. De 20 parkeerplaatsen van het parkeerterrein achter De Raaf (sectie38) zijn niet structureel onderzocht – wel steekproeven

genomen- en derhalve buiten beschouwing gelaten in deze rapportage. Voor een gedetailleerd overzicht van de parkeercapaciteiten wordt verwezen naar bijlage 1.

In tabel 1 is de verdeling van de aanwezige parkeerplaatsen in- en rondom de kern van Schaijk opgenomen.

Tabel 1: Aanwezige parkeerplaatsen in kern Schaijk

	Aantal invaliden-parkeerplaatsen	Aantal vergunninghouders	Aantal overige parkeerplaatsen	TOTAAL aantal parkeerplaatsen
Totaal onderzoeksgebied (sectie 1 t/m 65)	12	16	692	720 *)

*) Tijdens de weekmarkt op zaterdag vervallen ca. 52 parkeerplaatsen op de Europaplein.

In de bijlagen wordt ingezoomd op de diverse deelgebieden (secties). Voor een nauwkeurige beschrijving van de parkeervraag per motief (kortparkeerder, bewoners, werknemers/-gevers c.q. bezoekers) is een parkeerdurmeting verricht. Er is niet alleen gekeken naar de bezetting van de huidige parkeervoorzieningen, maar ook naar de lengte van de parkeertijd van de geparkeerde voertuigen. Dit is alleen onderzocht voor de centrumgebieden 1 t/m 3 (secties 1 t/m 29). In bijlage 2 zijn de gebieden met bijbehorende secties afgebeeld.

Wanneer bekend is welke parkeermotieven het meest voor komen en waar, kunnen oplossingsrichtingen daarop worden afgestemd.

De parkeerdurmeting is uitgevoerd op die momenten waarop verschillende parkeermotieven samenkomen, alsmede het moment waarop alleen een bepaald soort parkeerder aanwezig is. Op basis van die gegevens kan de maatgevende situatie worden bepaald. Er is naast een reguliere periode (donderdag) ook gemeten op een winkeldag-/koopavond (vrijdag) en een weekenddag; de zaterdag inclusief de weekmarkt.

De gegevens zijn geregistreerd tijdens de volgende onderzoeksperiodes (tijdstippen):

- donderdag 8 september 2011 van 06.00 uur tot 20.00 uur (parkeerdruk gehele onderzoeksgebied);
- vrijdag 9 september 2011 van 07.00 uur tot 22.00 uur (parkeerdruk gehele onderzoeksgebied en parkeerdruk voor het centrumgebied);
- zaterdag 10 september 2011 van 07.00 uur tot 20.00 uur (parkeerdruk gehele onderzoeksgebied en parkeerdruk voor het centrumgebied).

Bij de parkeerdurmeting zijn tijdens de genoemde onderzoeksperiodes kentekens van de aanwezige voertuigen genoteerd en is er foto- en videomateriaal verzameld waarna digitale voertuigherkenning is toegepast. De registratie is ieder half uur uitgevoerd, zodat de parkeertijd kan worden vastgesteld. Aan de parkeertijd (duur en tijdstip) kan weer het parkeermotief worden gekoppeld.

Bij het bepalen van het parkeermotief wordt als uitgangspunt gekeken naar het tijdstip en de parkeerdruk. Voertuigen die om 06.00 uur (donderdag) worden waargenomen behoren tot de bewoners.

De auto's die daarentegen om 09.00 en 11.00 uur worden waargenomen en geen bewoners betreft, zijn werknemers/gevers. Voertuigen die op overige tijdstippen worden waargenomen en niet zijn toebedeeld aan bewoners of werknemers/gevers worden tot (centrum-)bezoekers gerekend. Eventuele nuanceverschillen worden aangebracht naar aanleiding van observaties c.q. bevindingen van surveillanten die het veldwerk hebben verricht.

3 Parkeertelling huidige situatie

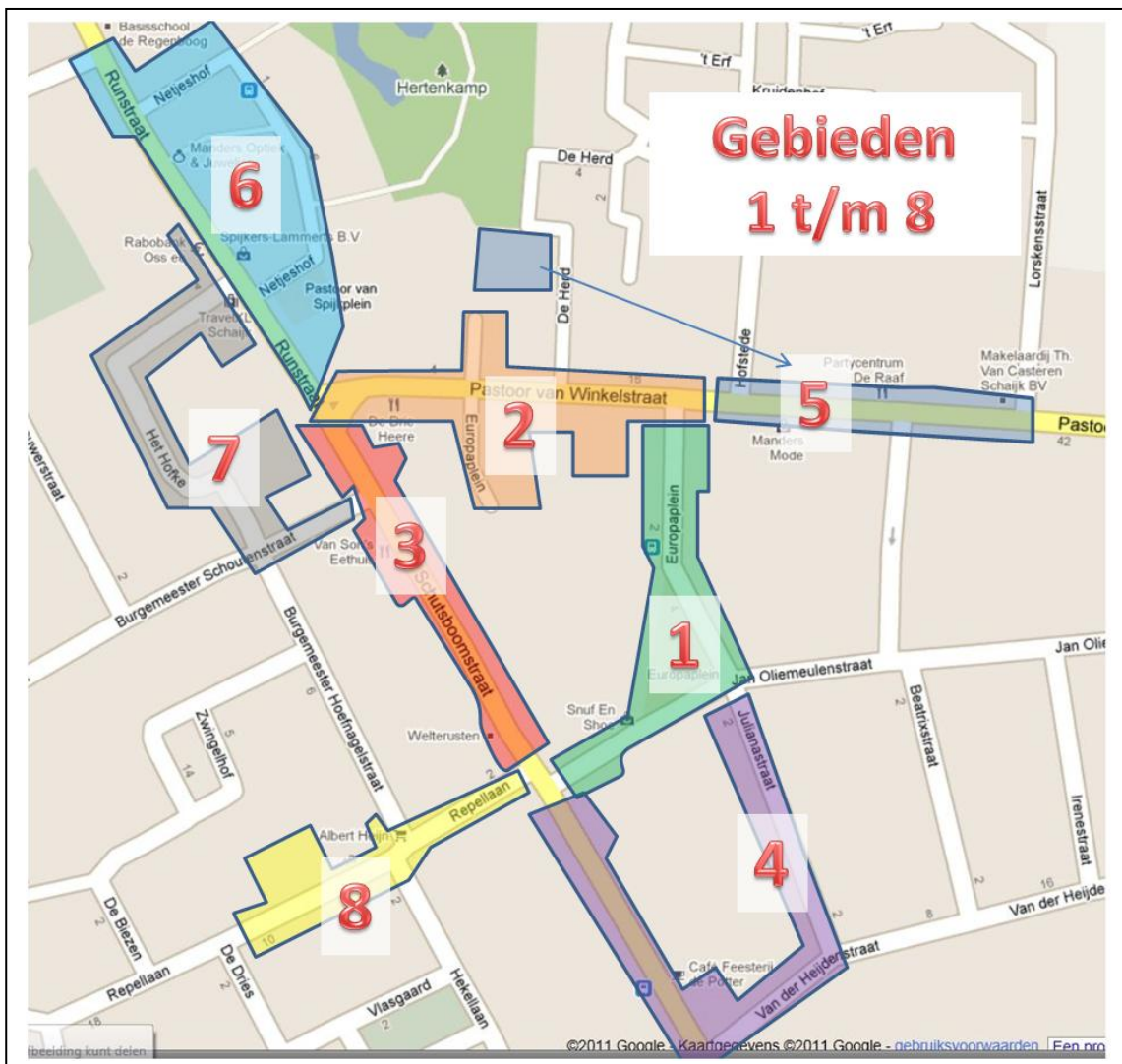
De parkeertellingen zijn gehouden in en rondom het centrum van Schaijk. Dit om inzicht te krijgen over hoe de parkeerdruk en de parkeerbehoefte zich op een reguliere dag (donderdag) verhoudt met een winkeldag/koopavond (vrijdag) en een weekenddag (zaterdag) inclusief de weekmarkt. In overleg met de gemeente Landerd zijn onderstaande data en tijdstippen gekozen, als zijnde representatief:

- donderdag 8 september 2011 van 06.00 uur tot 20.00 uur;
- vrijdag 9 september 2011 van 07.00 uur tot 22.00 uur;
- zaterdag 10 september 2011 van 07.00 uur tot 20.00 uur.

3.1 Uitgangspunten parkeertelling

Gebiedsomschrijving

In onderstaande afbeelding is de gebiedsindeling 1 t/m 8 weergegeven van het onderzoeksgebied.



Alle geïnventariseerde gegevens betreffende het aantal parkeerplaatsen per deelgebied is opgenomen in tabel 2. De deelgebieden 1 tot en met 8 zijn onderverdeeld in 65 secties en deze zijn nader uitgewerkt en terug te vinden in bijlage 2.

Tabel 2: Aantal parkeerplaatsen per deelgebied

Nummer deelgebied	Omschrijving straatnamen en omgeving	Aantal invaliden-parkeerplaatsen	Aantal vergunninghouders	Aantal overige parkeerplaatsen	TOTAAL aantal parkeerplaatsen
1	Europaplein e.o.	0	0	97	97
2	P. van Winkelstraat centrum e.o.	3	0	141	144
3	Schutsboomstraat centrum e.o.	1	0	68	69
	Subtotaal	4	0	306	310
4	Van der Heijdenstraat e.o.	0	0	63	63
5	P. van Winkelstraat bakkerij e.o.	0	0	56	56
6	Netjeshof/Runstraat e.o.	7	16	92	115
7	Het Hofke e.o.	0	0	88	88
8	Repellaan e.o.	1	0	87	88
	Subtotaal	8	16	386	410
TOTAAL		12	16	692	720

Gebieden 1 t/m 3 behoren tot het centrum van Schaijk. De gebieden 5 en 8 zijn de overloopgebieden terwijl de gebieden 4, 6 en 7 echte woongebieden zijn met uitzondering van de Runstraat.

Parkeertelling en verwerking gegevens

Voor alle parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied is de parkeerdruk (bezetting) uitgevoerd op:

- donderdag 8 september 2011 van 06.00 uur tot 20.00 uur;
- vrijdag 9 september 2011 van 07.00 uur tot 22.00 uur;
- zaterdag 10 september 2011 van 07.00 uur tot 20.00 uur.

Voor de gebieden 1 t/m 3 (centrum) is op voornoemde vrijdag en zaterdag ook de parkeerdruk gemeten. Alle onderzoeksgegevens zijn met tijdsintervallen van 30 minuten verzameld. Om privacyredenen zijn uiteraard alle onderzoeksgegevens geanonimiseerd. Door een persbericht voorafgaand aan het onderzoek en een vooraankondiging verzorgd door M.K.B. Landerd waren alle bewoners, centrumbezoekers en winkeliers ook geïnformeerd over de activiteiten tijdens de onderzoeksdagen.

3.2 Resultaat van de straat en enquête M.K.B. Landerd

Tijdens het parkeeronderzoek zijn er diverse gesprekken gevoerd met bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. Opmerkingen, suggesties en dergelijke worden hierna kort verwoord. Met het M.K.B. Landerd is ook goed en constructief samengewerkt. Hiervoor is een dankwoord op zijn plaats. Zij hebben ter voorbereiding van het parkeeronderzoek onder hun leden een korte enquête uitgezet (bijlage 5), waar in deze paragraaf op wordt ingegaan.

De vooraankondiging van het parkeeronderzoek die door de gemeente in de lokale krant is gepubliceerd, heeft een positieve invloed gehad op het veldwerk. Vele mensen wisten van het onderzoek en gaven soms ongevraagd een reactie op parkeersituaties in Schaijk.

Resultaat van de straat

- op donderdag werd vaak gezegd: “je moet niet vandaag tellen, het is beter als je op vrijdag en zaterdag (in het weekend) hier komt kijken dan is het pas echt druk”
- tijdens de weekmarkt en als er kerkdiensten zijn, dan hebben we (soms) parkeerproblemen
- ze gaan toch geen betaald parkeren of blauwe zone invoeren in Schaijk, dan jagen ze iedereen uit het dorp weg
- wij komen hier boodschappen doen en niet winkelen, daarvoor gaan we naar de stad
- met de politie en de B.O.A. is er nog wel eens discussie waar wel of niet mag worden geparkeerd
- de weekmarkt gaat toch niet verdwijnen, het is zo gezellig en zoiets hoort in een dorp als Schaijk
- wij hebben geen parkeerproblemen overal kun je gemakkelijk parkeren
- ja ik sta hier maar heel even op die inrit, ik ben zo weer weg hoor en ik krijg toch geen bekeuring
- kijk hier kun je bijna niet weggkomen met je auto, het is veel te druk op de Schutsboomstraat met auto's en fietsers
- al is het nu even druk hier, het duurt nooit lang; Schaijk is geen stad
- zijn jullie van de belastingdienst omdat alle kentekens e.d. worden geregistreerd
- parkeerbonnen worden alleen uitgeschreven als er weer geld nodig is, laat die mensen toch gewoon parkeren
- kijk eens hoe ze hier aan het laden en het lossen zijn, het ziet er gevaarlijk uit maar gelukkig gebeuren er geen ongelukken
- bij onze basisschool moet maar eens goed gekeken worden naar de parkeersituatie, daar is het altijd een ellende
- waar worden die gegevens voor gebruikt en sta ik wel goed op de foto
- succes ermee, we horen of zien wel wat de resultaten zijn
- ik ga liever met de fiets naar de winkels hier in Schaijk
- het parkeren is geen probleem, maar de auto's rijden veel te hard door het centrum
- hier is altijd wel een plek te vinden om te parkeren

Resultaat enquête M.K.B. Landerd

Via de website van het M.K.B. Landerd zijn de leden in de gelegenheid gesteld om op de enquête te reageren. In totaal zijn er 24 reacties ingezonden. Globaal komen de antwoorden op het volgende neer:

- het Europaplein is belangrijk voor onze klanten en personeel (Europaplein, Schutsboomstraat);
- personeel uit Schaijk komt vaak met de fiets, personeel van buitenaf komt vaak met de auto;
- jammer genoeg wordt geregeld door bezoekers of medewerkers van de 'buurman of collega ondernemers en/of school' voor ons pand geparkeerd en moeten onze klanten verder lopen;
- is het parkeerterrein achter De Raaf openbaar?;
- alleen 's avonds en in het weekend is het druk;
- personeelsleden/eigenaren parkeren vaak zo dicht mogelijk bij het bedrijfspand, waarbij eerst zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van privéplaatsen;
- het langsparkeren van auto's -die achter geparkeerde auto's in de haakse vakken staan- wordt als hinderlijk ervaren (blokkeren uitrijden);
- gratis parkeren vinden de ondernemers en de klanten belangrijk;
- de Hofstede wordt ook gebruikt om te parkeren;
- op zaterdag is parkeren direct voor de deur iets lastiger, maar levert geen onoverkomelijke problemen op.

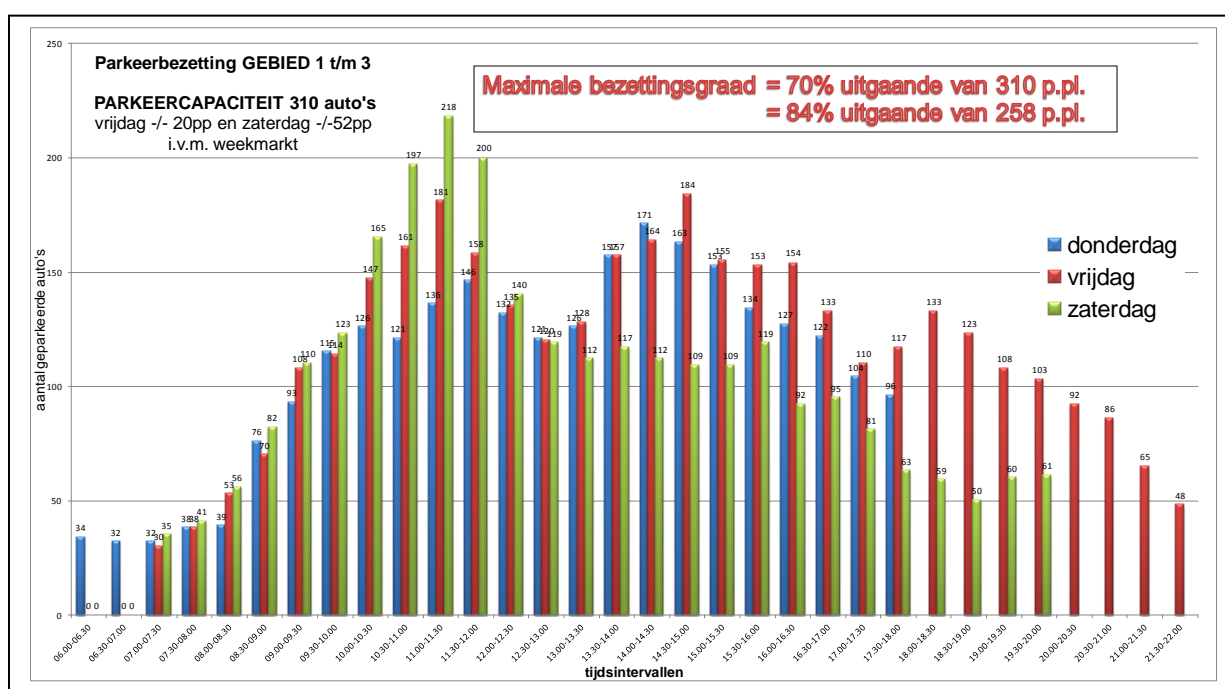
3.3 Conclusies parkeertellingen

Algemeen

Over het algemeen zijn er geen grootschalige parkeerproblemen geconstateerd. De parkeerdruk overschrijdt incidenteel en kortstondig binnen enkele secties (microniveau) de bezettingsgraad van 90%. Boven deze waarde gaat onder andere zoekverkeer ontstaan en worden parkeervoorzieningen als “vol” ervaren.

Als alle cijfers voor het hele onderzoeksgebied (kern Schaijk – gebied 1 t/m 8) worden bekeken (bijlage 3.9), bedraagt de maximale bezettingsgraad 55%. Binnen dit gebied zijn 720 parkeerplaatsen onderzocht. Dit betekent dus dat er op het drukste moment 396 auto's in de kern van Schaijk staan geparkeerd.

Binnen het centrum van Schaijk (deelgebied 1 t/m 3) loopt de bezettingsgraad op tot 70% wanneer uitgegaan wordt van 310 parkeerplaatsen; er staan dus 218 auto's geparkeerd.



Als van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen (52 p.pl.) in mindering wordt gebracht, dat tijdens de weekmarkt op het Europaplein niet te gebruiken is, laten die 218 auto's een bezettingsgraad van 84% zien. Zelfs dan is er nog geen sprake van een parkeerprobleem.

Weekmarkt-Europaplein

Slechts tijdens de weekmarkt overschrijdt de bezettingsgraad de 100% (foutief parkeren) nabij de markt. Diverse passanten en bewoners geven aan dat deze drukte begrijpelijk en acceptabel is. Hier zijn volgens hen ook geen maatregelen tegen te treffen. Een gezellige weekmarkt hoort bij een dorp als Schaijk en deze mag zeker niet verdwijnen.

Het parkeerterrein bij EmTe heeft naast de vele bezoekers van deze winkel op zaterdag ook nog een extra toeloop (combinatie winkel-marktbezoek) van marktbezoekers, die de voetgangersdoorsteek bij kinderopvang “De Pioniertjes” gebruiken richting het Europaplein.

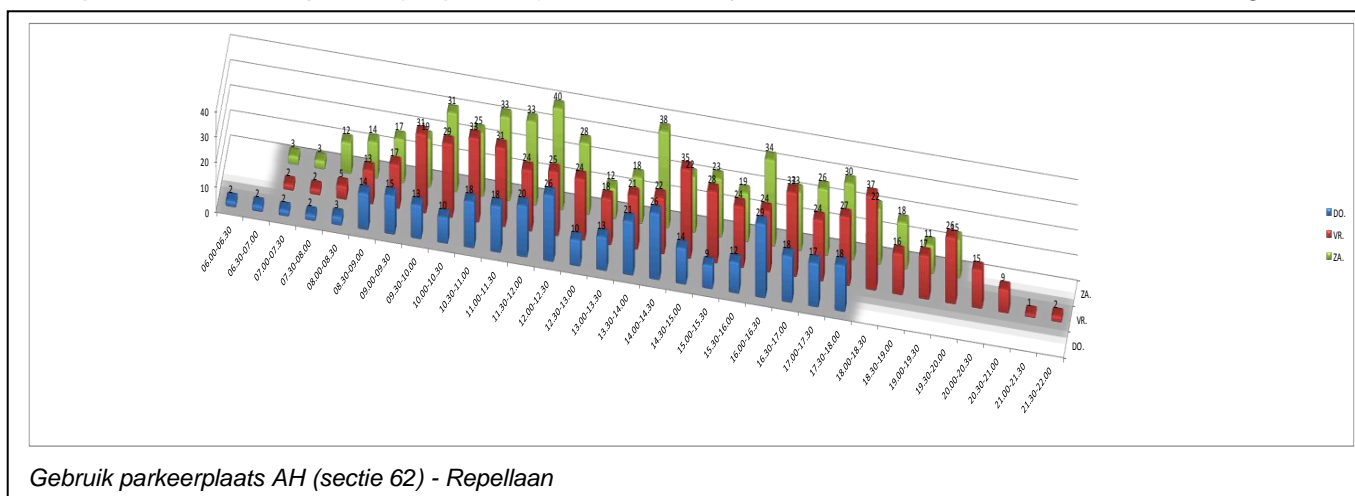
De personen die het Europaplein gebruiken als parkeerplaats houden op vrijdag al rekening met het opbouwen van de weekmarkt. Dit blijkt uit het feit dat er op vrijdag alleen aan de randen van het plein of direct er omheen wordt geparkeerd, zodat marktkramen al kunnen

worden klaargezet en het materieel ongehinderd gebruik kan maken van het centrale deel van het Europaplein.

De parkeercapaciteit van het Europlein kan worden geoptimaliseerd door het parkeerterrein van duidelijke parkeervakken te voorzien. Dit kan door hier markeringen aan te brengen. Gezien de huidige parkeerbezetting is een tussentijdse oplossing echter niet noodzakelijk. Bij eventuele herinrichtingsplannen verdient dit wel de nodige aandacht.

Supermarkten

Naast de weekmarkt zijn ook de supermarkten de belangrijkste verkeersaantrekkende voorzieningen. Zeker EmTe trekt de nodige bezoekers in het centrum (375 à 400 kortparkeerhandelingen 30-60 minuten). Bij de PLUS ligt het aantal bezoekers beduidend lager (ca. 90 kortparkeerhandelingen 30-60 minuten). Zie bijlagen 4.2 en 4.5. Het parkeerterrein bij AH (Repellaan) wordt redelijk constant bezet maar er worden geen



bezettingsgraden gemeten van meer dan 90%, het meest aantal auto's dat geteld is betreft 40. In de directe omgeving van alle supermarkten is er voldoende restcapaciteit om eventuele pieken op te vangen. Maar ook hier geldt dat mensen ongetwijfeld hun auto's het liefst tegen de kassa zetten.

Kerkdiensten

Bij kerkdiensten worden enkele piekmomenten geconstateerd, waarbij de parkeervoorzieningen direct gelegen aan de Pastoor van Winkelstraat het meest in trek zijn. Opvallend is dat binnen redelijke loopafstanden (50 à 100 meter) diverse parkeerplaatsen minimaal worden gebruikt, zoals het parkeerterrein achter de VanAllesWinkel, bij de kerk het Pastoor van Spijkplein en de parkeerplaatsen rondom dorps huis Phoenix.

Laden/lossen

Met betrekking tot laden en lossen kan worden opgemerkt dat er bij de supermarkten EmTe en AH over het algemeen goede voorzieningen zijn. Voor de PLUS ligt de beschikbare ruimte voor de vrachtauto (toerit parkeerplaats) en de magazijn deuren niet op de meest ideale plaats. Bij laad-/losactiviteiten oogt het parkeerterrein hier minder toegankelijk. Het winkelend publiek heeft hier ook eerder hinder van het vrachtverkeer. De laad-/losruimte is namelijk niet duidelijk en/of fysiek afgescheiden van de parkeerruimte.

Bij de winkels gelegen aan de Schutsboomstraat, Pastoor van Winkelstraat en de Runstraat zie je dat sommige laad-/losactiviteiten plaats vinden op de openbare weg en dat verstoort het algehele verkeersbeeld. Af en toe kunnen auto's zelfs hun parkeerplaatsen dan even niet verlaten. Dit gebeurt nog wel eens aan de Runstraat. Het onderwerp laden en lossen verdient zeker de nodige aandacht bij de toekomstige ontwikkelingsplannen van het centrum.

Parkeerbeleid / verkeershandhaving

Er moet uniformiteit worden nagestreefd tijdens de handavingsactiviteiten bij de politie en/of buitengewoon opsporingsambtenaar (B.O.A.). Hierover zouden beide partijen met elkaar in overleg moeten treden. Openbare ruimte die niet duidelijk is ingericht, levert bij verschillende partijen nog de nodige discussies op. Bij herinrichtingsplannen van het centrum van Schaijk is dit grotendeels te ondervangen door o.a. de juiste keuzes te maken bij verhardingsmaterialen en dergelijke.

Invalidenparkeren

De algemene invalidenparkeerplaatsen zijn tijdens het parkeeronderzoek relatief weinig gebruikt. Uitgezonderd de invalidenparkeerplaatsen bij het appartementencomplex gelegen aan het Netjeshof. Bij de toekomstplannen verdient dit onderwerp -met het oog op de toenemende vergrijzing van de bevolking- zeker de nodige aandacht.

SLOTCONCLUSIE

De grootste problemen worden dus niet veroorzaakt door het gebruik van de parkeerplaatsen als wel door de toegankelijkheid ervan. Dit geldt dan met name voor de vele haakspareervakken die uitmonden op de Schutsboomstraat, Runstraat en de Pastoor van Winkelstraat. Bij het verlaten van deze haakspareervakken zijn de nodige lastige verkeersbewegingen geconstateerd. De verkeerstromen (auto-/fietsverkeer) op voornoemde wegen zijn moeilijk te doorkruisen bij het achteruitsteken van een geparkeerde auto. In combinatie met laad-/losactiviteiten op de openbare weg zijn diverse parkeerhandelingen nog onoverzichtelijker. Het is daarom best mogelijk dat automobilisten voor de langspareermogelijkheden (reststroken) kiezen op de wegen rondom het centrum. Voor kortparkeerhandelingen ligt het nog meer voor de hand om een parkeerplaats te kiezen die gemakkelijk te verlaten is.

Voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsplannen voor het centrum van Schaijk moet de totale verkeerscirculatie inclusief het ontsluiten van de parkeervoorzieningen op hun verkeers- en vervoerskundige merites worden beoordeeld. Hierbij moet ook zeker worden stilgestaan bij al het bouwverkeer inclusief bijbehorende parkeerhandelingen. Denk ook aan de overlast die kan ontstaan door het tijdelijk wegvallen van parkeercapaciteit. Bij het formuleren van de randvoorwaarden en uitgangspunten van een nieuw centrumplan en het uitwerken ervan spelen verkeers- en stedenbouwkundige aspecten dus een cruciale rol.

Mocht men (om welke moverende reden dan ook) een parkeergarage opnemen in een toekomstig centrumplan van Schaijk, dan dient deze uit oogpunt van benutting minimaal te worden gekoppeld aan een appartementencomplex (wooneenheden) of winkelvoorziening.

Wanneer een parkeergarage dienst zou doen voor supermarkten of andere winkels, dan moeten die ook direct op parkeerniveau (-1) toegankelijk zijn. Het gebruik (baten) zal anders niet in verhouding staan komen te staan tot de kosten van een parkeergarage.

BEGRIPPENLIJST

Parkeercapaciteit.

De parkeercapaciteit betreft het aantal beschikbare parkeerplaatsen, oftewel het aanbod. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar openbaar en speciaal. Een speciale parkeerplaats is een kentekengeregistreerde parkeerplaats, een invalidenparkeerplaats of een parkeerplaats voor vergunninghouders.

Parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte betreft de vraag naar parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte is in beeld gebracht aan de hand van een telling van het aantal goed en fout geparkeerde voertuigen.

Parkeerduur.

De parkeerduur betreft de tijdsduur dat een parkeerplaats (onafgebroken) is bezet door één en hetzelfde voertuig.

Bezettingsgraad.

De bezettingsgraad is het aantal parkeerplaatsen dat in gebruik is ten opzichte van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Foutparkeerders.

Een voertuig staat foutgeparkeerd als op deze plaats een parkeerverbod geldt of het voertuig (deels) voor een uitrit of (deels) op het trottoir of (deels) in openbaar groen staat geparkeerd. Op of naast een fietsstrook mag ook niet worden geparkeerd, er geldt dus een indirect parkeerverbod. Er wordt uitgegaan van foutparkeren op het trottoir en het openbaar groen indien een voertuig met meer dan één wiel op het trottoir of in het groen staat.

Capaciteitsprobleem.

Er is sprake van een parkeerprobleem indien de parkeerbehoefte de beschikbare capaciteit in een gebied overschrijdt of benadert. Hierbij wordt een maximale bezettingsgraad van 90% als uitgangspunt gehanteerd. Bij een bezettingsgraad van 90% zal een parkeerder namelijk niet direct een parkeerplaats vinden en er treedt dan zoekgedrag op.

TABELLENBOEK (BIJLAGEN)

1. Capaciteiten parkeerplaatsen kern Schaijk

2. Gebieden & secties

- 2.0. Gebiedsindeling kern Schaijk nummers 1 t/m 8
- 2.1. Gebied 1 EUROPAPLEIN e.o. sectienummers 1 t/m 9
- 2.2. Gebied 2 P.v.WINKELSTRAAT CENTRUM e.o. sectienrs. 10 t/m 19
- 2.3. Gebied 3 SCHUTBOOMSTRAAT CENTRUM e.o. sectienrs. 20 t/m 29
- 2.4. Gebied 4 VAN DER HEIJDENSTRAAT e.o. sectienrs. 30 t/m 34
& Gebied 5 P.v.WINKELSTRAAT bakkerij e.o. sectienrs. 35 t/m 40
- 2.5. Gebied 6 NETJESHOF/RUNSTRAAT e.o. sectienummers 41 t/m 52
& Gebied 7 HET HOFKE e.o. sectienummers 53 t/m 59
- 2.6. Gebied 8 REPELLAAN e.o. sectienrs. 60 t/m 65

3. Parkeerbezetting (parkeerdruk)

- 3.1. Grafiek gebied 1 Europaplein e.o.
- 3.2. Grafiek gebied 2 Pastoor v. Winkelstraat centrum e.o.
- 3.3. Grafiek gebied 3 Schutsboomstraat centrum e.o.
- 3.4. Grafiek gebied 4 Van der Heijdenstraat e.o.
- 3.5. Grafiek gebied 5 Pastoor v. Winkelstraat bakkerij e.o.
- 3.6. Grafiek gebied 6 Netjeshof/Runstraat e.o.
- 3.7. Grafiek gebied 7 Het Hofke e.o.
- 3.8. Grafiek gebied 8 Repellaan e.o.
- 3.9. Grafiek totaalgebied kern Schaijk
- 3.10. Grafiek deelgebied 1 t/m 3 centrum Schaijk

4. Parkeerduur

- 4.1. Grafiek gebied 1 (vrijdag 9 september 2011)
- 4.2. Grafiek gebied 2 (vrijdag 9 september 2011)
- 4.3. Grafiek gebied 3 (vrijdag 9 september 2011)
- 4.4. Grafiek gebied 1 (zaterdag 10 september 2011)
- 4.5. Grafiek gebied 2 (zaterdag 10 september 2011)
- 4.6. Grafiek gebied 3 (zaterdag 10 september 2011)

5. Brief en enquête M.K.B. Landerd

6. Berekening afgeleid uit rapportage “Centrumplan Schaijk” VOCUS Architecten bna (6 juli 2010)

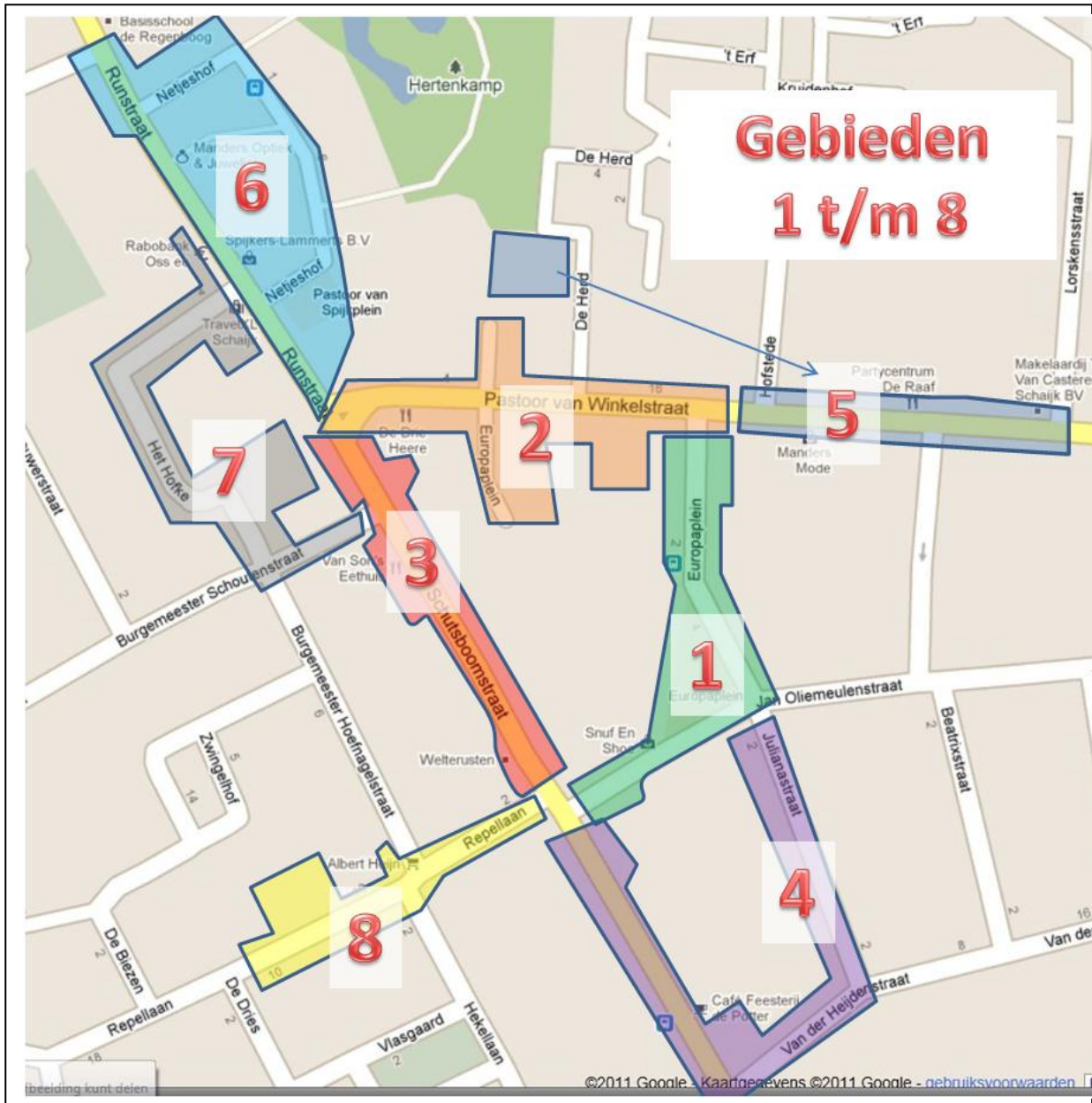
7. Capaciteitsoverzicht VanSchijndelAdvies versus VOCUS

BIJLAGE 1: Capaciteiten parkeerplaatsen kern Schaijk.

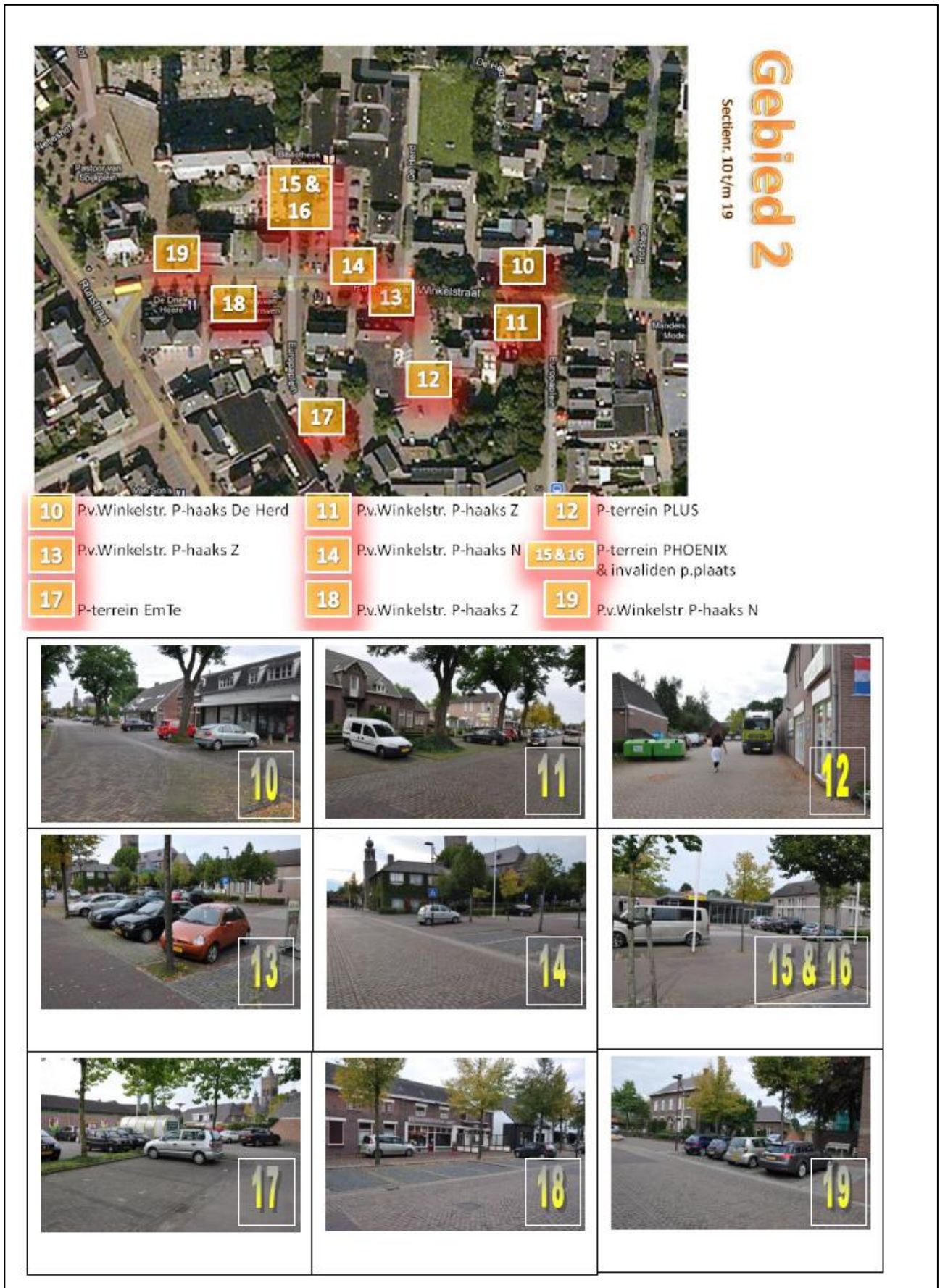
CAPACITEITEN P-plaatsen kern SCHAIJK (peildatum: 8 september 2011)						
Gebied	Sectie	Omschrijving	Capaciteit openbaar terrein	Rest capaciteit privéterrein	TOTAAL	Opmerking
1	1	Europaplein P-haven_N	4		4	
1	2	Europaplein P-haaks_Z	4		4	
1	3	Europaplein P-haven_N	5		5	
1	4	Europaplein stopverbod_Z	0		0	
1	5	P-terrein Europaplein	60		60	globaal ingeschetst
1	6	Europaplein P-haven_W	6		6	
1	7	Europaplein P-langs_O	4		4	
1	8	Europaplein P-haven_W	7		7	
1	9	Europaplein P-haaks_O	7		7	alleen openbare ruimte; géén inritten
2	10	P.v.Winkelstraat P-haaks_DeHerd	13		13	
2	11	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	6		6	
2	12	P-terrein PLUS	22	3	25	effectief, containers e.d. beperken capaciteit
2	13	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	14		14	
2	14	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	10		10	
2	15	P-terrein PHOENIX	8		8	
2	16	P-invaliden PHOENIX	3		3	
2	17	P-terrein EmTe	43		43	
2	18	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	13		13	
2	19	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	4	5	9	5 P-langs mogelijk
3	20	Schutsboomstraat P-haaks_W	5		5	
3	21	P-terrein restaurant 3 Heere		10	10	privé; 3 garages
3	22	Schutsboomstraat P-haaks_W	9		9	
3	23	Schutsboomstr P-langs_O tot inrit B.B.		5	5	
3	24	P-haaks_W thuiszorg	2	6	8	6 P-langs mogelijk; tuintje aug.2011 ingericht
3	25	P-haaks_O Multimate/B.B.	11		11	
3	26	P-haaks_O Kruidvat	6		6	
3	27	P-haaks_O apotheek	4	1	5	1 P-langs mogelijk
3	28	P-invalide_O apotheek	1		1	
3	29	P-haaks_W Welterusten	9		9	
4	30	Schutsboomstraat P-haaks_O	8	4	12	4 P-langs mogelijk
4	31	Schutsboomstraat P-langs	0		0	
4	32	P-terrein De Potter		18	18	privé
4	33	Van der Heijdenstraat	8		8	
4	34	Julianastraat P-haven	12	13	25	13 P-langs mogelijk
5	35	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z bakkerij	13		13	
5	36	P.v.Winkelstraat P-langs_Z	9		9	
5	37	P.v.Winkelstraat P-haaks_N DeRaaf	17		17	
5	38	P-terrein De Raaf		20	20	privé
5	39	P.v.Winkelstraat P-langs_N	5		5	krappe P-vakken
5	40	De Herd P-terrein achter Phoenix	12		12	
6	41	Runstraat P-langs_O	5		5	
6	42	P-terrein kerk	19		19	
6	43	Netjeshof P-haaks_W	7		7	
6	44	Netjeshof P-vergunninghouders	9		9	
6	45	Netjeshof P-invaliden	6		6	
6	46	Netjeshof P-haaks_W	8		8	
6	47	Netjeshof P-vergunninghouders	7		7	
6	48	Netjeshof P-invalide_N	1		1	
6	49	Netjeshof P-haaks_N	13		13	
6	50	P-terrein school	22		22	
6	51	Runstraat P-haven	2	2	4	2 P-langs mogelijk
6	52	Runstraat P-haaks_O Manders Juw.	14		14	
7	53	Runstraat P-haaks_W RABO	6	2	8	2 P-langs mogelijk
7	54	P-terrein Gall&Gall	20		20	
7	55	Het Hofke P-haaks	15		15	
7	56	Het Hofke -woonstraat	0		0	
7	57	P-terrein Het Hofke	26		26	
7	58	Het Hofke_Z P-haaks	11		11	
7	59	Burgemeester Schoutenstraat	8		8	
8	60	Repellaan P-langs	6	4	10	4 P-langs mogelijk
8	61	P-terrein la/lo AH rondom woning		8	8	privé
8	62	P-terrein AH	47	7	54	7 P-langs mogelijk
8	63	P-terrein AH P-invalide	1		1	
8	64	Repellaan P-langs_Z	11		11	
8	65	Repellaan P-haaks_Z	4		4	
SUBTOTALEN			632	49	59	
TOTALEN				681	59	
TOTAAL GENERAAL					740	

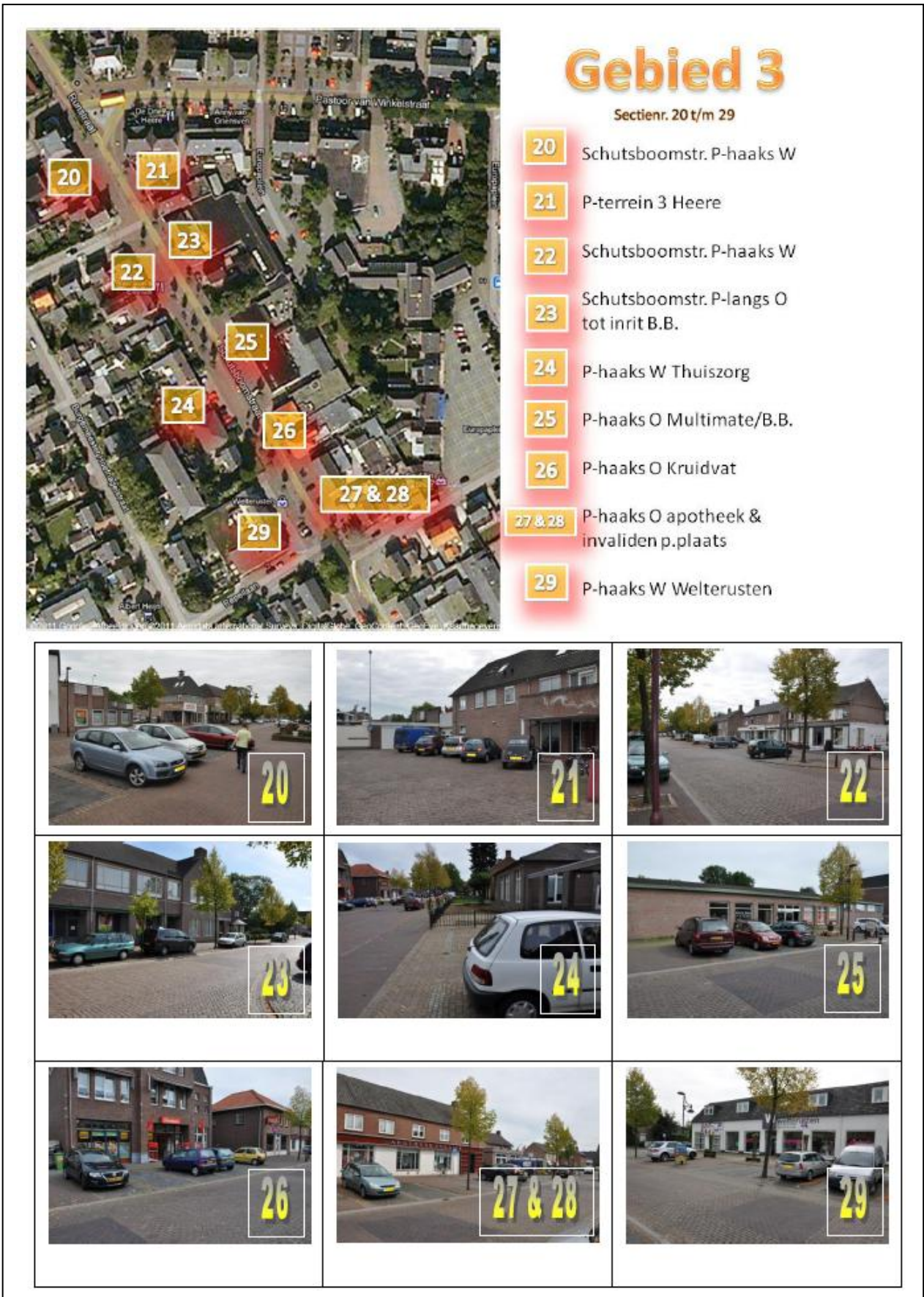
BIJLAGE 2: GEBIEDEN & SECTIES

Bijlage 2.0. Gebiedsindeling kern Schaijk nummers 1 t/m 8



Bijlage 2.2. Gebied 2 P.v.WINKELSTRAAT CENTRUM e.o. sectienrs. 10 t/m 19

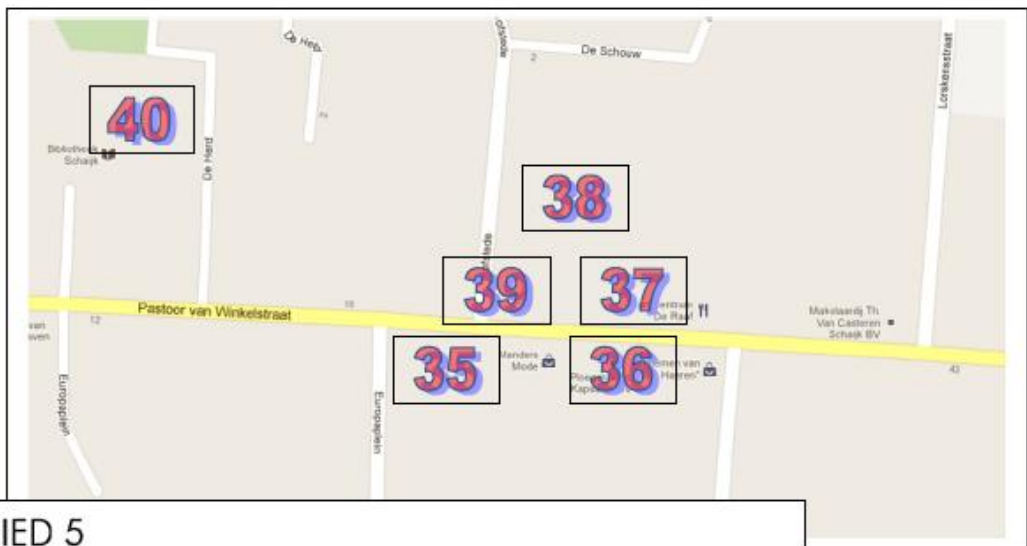




Bijlage 2.4. Gebied 4 VAN DER HEIJDENSTRAAT e.o. sectienrs. 30 t/m 34 & Gebied 5 P.v.WINKELSTRAAT bakkerij e.o. sectienrs. 35 t/m 40

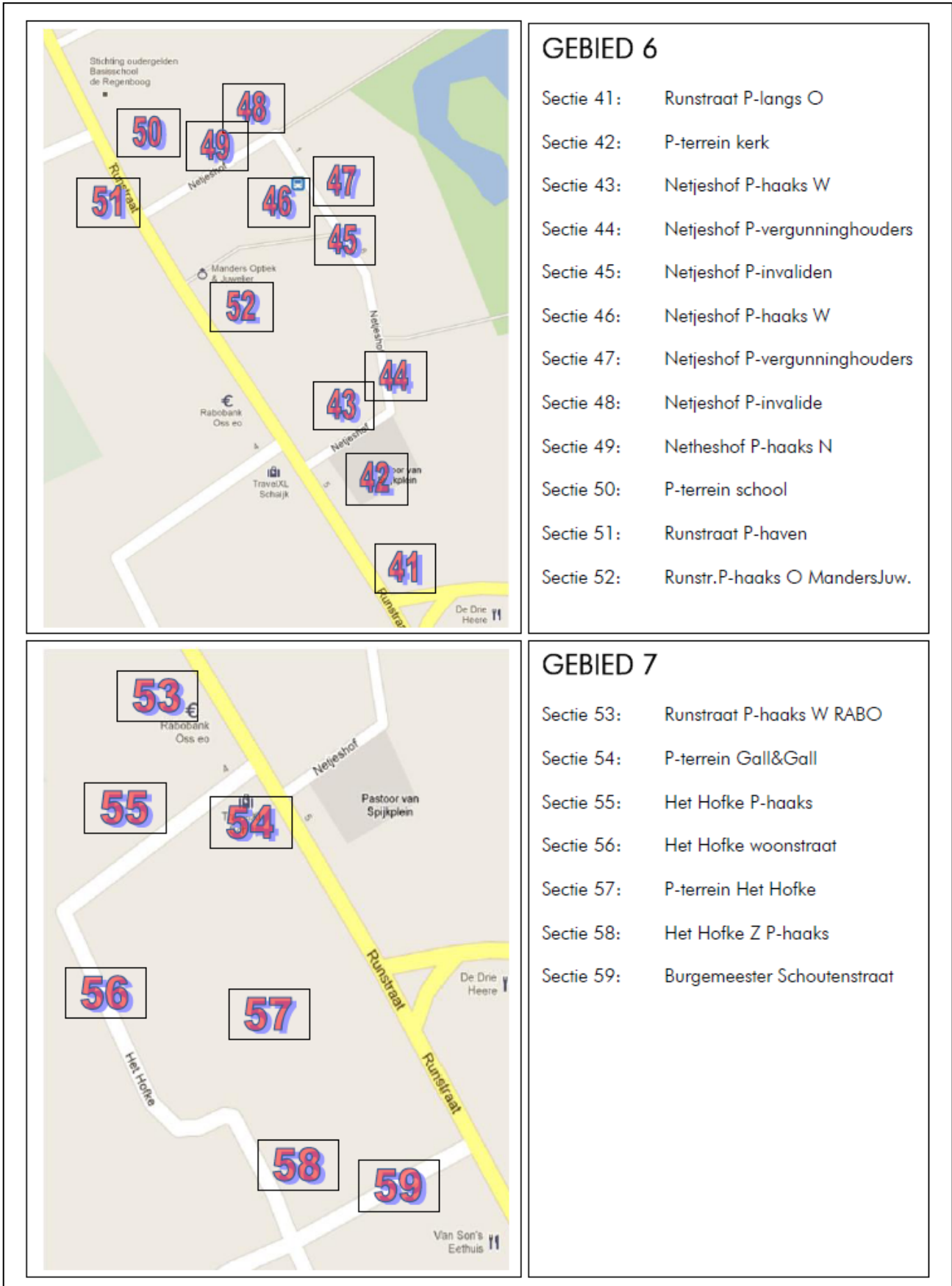


- GEBIED 4**
- Sectie 30: Schutsboomstraat P-haaks O
 - Sectie 31: Schutsboomstraat P-langs
 - Sectie 32: P-terrein De Potter
 - Sectie 33: Van der Heijdenstraat
 - Sectie 34: Julianastraat P-haven



- GEBIED 5**
- Sectie 35: P. v. Winkelstaat P-haaks Z bakkerij
 - Sectie 36: P. v. Winkelstraat P-langs Z
 - Sectie 37: P. v. Winkelstraat P-haaks N DeRaaf
 - Sectie 38: P-terrein De Raaf
 - Sectie 39: P. v. Winkelstraat P-langs N
 - Sectie 40: De Herd P-terrein achter Phoenix

Bijlage 2.5. Gebied 6 NETJESHOF/RUNSTRAAT e.o. sectienummers 41 t/m 52
& Gebied 7 HET HOFKE e.o. sectienummers 53 t/m 59



Bijlage 2.6. Gebied 8 REPELLAAN e.o. sectienrs. 60 t/m 65

GEBIED 8

Sectie 60:	Repellaan P-langs
Sectie 61:	P-terrein la/lo AH rondom woning
Sectie 62:	P-terrein AH
Sectie 63:	P-terrein AH P-invaliden
Sectie 64:	Repellaan P-langs Z
Sectie 65:	Repellaan P-haaks Z



BIJLAGE 3: GEGEVENS PARKEERBEZETTING (PARKEERDRUK)

§ 3.1. Parkeerbezetting (parkeerdruk) per deelgebied

In de volgende paragrafen worden de resultaten van de parkeerbezetting per deelgebied beschreven. Waar nodig zullen uitzonderlijke bevindingen c.q. resultaten van de afzonderlijke secties apart worden toegelicht in het betreffende deelgebied. Alle grafieken van de parkeerbezettingen per gebied zijn terug te vinden in bijlage 3.

§ 3.1.1. Deelgebied 1 omgeving Europlein

Op donderdag bedraagt de maximale bezettingsgraad 67%; deze wordt bereikt rond 14.00 uur. Rond 11.00 uur loopt deze op tot 62%. Door de dag genomen ligt de bezettingsgraad rond 40% à 50%. De parkeerdruk op donderdag wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door werknemers en werkgevers nabij het voormalige gemeentehuis (sectie 5).

Op vrijdag wordt een maximale bezettingsgraad van 71% gemeten. Op beide dagen is geen enkel parkeerprobleem te constateren in dit deelgebied. De parkeerhandelingen concentreren zich hoofdzakelijk op en rondom het parkeerterrein Europaplein. Hoewel de capaciteit op vrijdag al afneemt met 20 parkeerplaatsen door de voorbereidingen m.b.t. de opbouw van marktkramen e.d. ontstaan ook dan geen noemens-



waardige problemen. Het laat zich aanzien dat personen die op vrijdag gebruik maken van het Europaplein alleen maar parkeren aan de rand van het plein. Hierdoor kunnen de materialen zoals marktkramen e.d. al op vrijdag op de juiste



Vrijdag: Opbouw weekmarkt



Vrijdag: Opbouw weekmarkt

plaatsen worden klaargezet.

Tijdens de weekmarkt op zaterdag ligt er een hoge parkeerdruk op dit gebied. Op de marktdag zelf vervallen er 52 parkeerplaatsen op het plein (sectie 5). Laat in de ochtend tussen 10.00 uur en 12.00 uur ligt de parkeerbezetting op of boven de 90%. Er wordt zelfs één keer 100% bezetting gemeten en wel om 11.00 uur. De parkeerhandelingen verlopen echter zonder problemen en de marktbezoekers zullen bekend zijn met deze drukte en die als zodanig accepteren.

Enkele marktbezoekers en bewoners geven aan dat –‘wat leven in de brouwerij’- hoort bij een dorpskern als Schaijk en dat er voor dit soort piekmomenten geen oplossingen denkbaar zijn. Een citaat van één van de marktbezoekers: “Als de weekmarkt maar niet verdwijnt, het is gezellig”.

Hoewel de marktkramen op zaterdag rond 13.30 uur van het Europaplein zijn verdwenen, blijft de parkeerdruk vooral hoog aan de zuidzijde van het Europaplein. Hier kun je zien dat door het ontbreken van parkeervakindelingen alhier, rommelig en qua ruimtegebruik niet efficiënt wordt geparkeerd. De parkeercapaciteit van het Europaplein kan worden verbeterd c.q. geoptimaliseerd door markeringen aan te brengen op het plein.



Zaterdag: weekmarkt



§ 3.1.2. Deelgebied 2 omgeving Pastoor v. Winkelstraat centrum

In deelgebied 2 wordt de hoogste bezettingsgraad (83%) gemeten op de zaterdag ochtend. Naast het winkelend publiek wordt in dit gebied de parkeerdruk even verhoogd door kerkdiensten (trouwerij, begrafenis). Dit levert op vrijdag en zaterdag echter geen onoverkomelijke problemen op. Er zijn binnen redelijke loopafstanden nog voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar zoals het parkeerterrein (sectie 57) achter de VanAllesWinkel of het parkeerterrein (sectie 40) achter Phoenix. Ook het dichtbij gelegen parkeerterrein (sectie 42) biedt nog de nodige parkeerruimte. Hierbij moet ook nog worden opgemerkt dat tijdens het parkeeronderzoek het voorplein en het parkeerterrein van de kerk (sectie 42) gebruikt werd door bouwvakkers en materiaalopslag voor groot onderhoud c.q. renovatie van de kerk. Voor alle onderzochte dagen schommelt de parkeerbezetting overdag tussen de 30 à 60%. De parkeerdruk wordt dan ook hoofdzakelijk bepaald door bezoekers van de supermarkten EmTe en PLUS. Het parkeerterrein bij de PLUS heeft een parkeercapaciteit van 25 parkeerplaatsen waarbij op donderdag, vrijdag en zaterdag de maximale bezettingsgraad ca. 55% bedraagt. Hogere bezettingen worden incidenteel gemeten. De parkeervakken voor de PLUS (sectie 13) worden wel veelvuldig gebruikt door winkelend publiek. Op het parkeerterrein bij de EmTe (sectie 17) zijn de bezettingen op die dagen resp. 25, 38, 48 auto's (bzg. 58%, 88%, 112%). Deze hogere bezettingen worden door de dag genomen ook structureel geregistreerd. Op de zaterdagochtend om 11.00 uur overstijgt het parkeerterrein van de EmTe zelfs de 100% (bzg. 112%). Dit kan naast het drukke winkelbezoek mogelijk ook worden verklaard door bezoekers van de weekmarkt, die de voetgangersdoorsteek bij kinderopvang "De Pioniertjes" gebruiken richting het Europaplein.



§ 3.1.3. Deelgebied 3 omgeving Schutsboomstraat centrum

Voor dit deelgebied zijn er 69 parkeerplaatsen beschikbaar. De maximale parkeerbezetting wordt hier ook op zaterdagochtend bereikt (83%). Niet zozeer het vinden van een parkeerplaats is hier een probleem, als wel de toegankelijkheid ervan. De vele haaksparkeervakken in dit gebied die uitmonden op de Schutsboomstraat, laten bij het verlaten ervan de nodige lastige verkeersbewegingen zien. De verkeersstroom op deze weg bestaande uit auto's en vele fietsers is moeilijk te doorkruisen bij het achteruitsteken van de geparkeerde auto. Ook in combinatie met laad-/losactiviteiten (die soms op de Schutsboomstraat en de Runstraat plaatsvinden) is hier dan sprake van onoverzichtelijke parkeerhandelingen. Ook worden auto's geblokkeerd en kunnen het parkeervak dan niet verlaten. Het is daarom best mogelijk dat automobilisten voor de langspaarkeermogelijkheden (reststroken) kiezen op dit gedeelte van de Schutsboomstraat terwijl er toch nog de nodige haakse parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. Voor kortparkeerhandelingen kan het nog meer voor de hand



liggen om een parkeerplaats te kiezen die gemakkelijk te verlaten is. Getuige de parkeerdruk die ontstaat tijdens lunchtijd in de Burg. Schoutenstraat (sectie 59) nabij eethuis Van Son.



§ 3.1.4. Deelgebied 4 Van der Heijdenstraat e.o.

Binnen dit gebied wordt hoofdzakelijk gewoond waarbij de maximale parkeerbezetting 33% bedraagt. De grootste verkeersaantrekkende voorziening is hier horecagelegenheid De Potter waar op vrijdagavond ca. 20 auto's op het parkeerterrein stonden. Er zijn over dit gebied geen nadere bijzonderheden te vermelden.

§ 3.1.5. Deelgebied 5 omgeving Pastoor v. Winkelstraat bakkerij

Dit gebied kenmerkt zich met name door vele kortparkeerhandelingen. Hierdoor ontstaat er mogelijk de indruk dat er een relatief hoge parkeerbezetting is. De maximale bezetting loopt op tot 43 auto's en dit betekent voor dit gebied dan een bezettingsgraad van 77%. De meeste parkeerhandelingen geschieden nabij de bakkerij (sectie 35). Mogelijk wordt er uit gemakzucht of door de onduidelijke situaties ter plaatse even kort geparkeerd op in-/uitritten. Ook wordt dan wel eens gebruik gemaakt van de Hofstede. Overdag is er een behoorlijke restcapaciteit bij de parkeervakken sectie 37. Deze worden in de avonduren wel beter benut door horecabezoekers van De Raaf. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de Burgemeester van Rijckevorselstraat. Het wegrijden uit de haakse parkeervakken levert ook voor dit gedeelte van de Pastoor van Winkelstraat de nodige hinderlijke verkeerssituaties op. Op zaterdag tussen 08.00 en 17.00 uur varieert de bezettingsgraad in dit deelgebied van ca. 35% tot 55%. Er is binnen redelijke loopafstanden voldoende parkeerruimte aanwezig.



§ 3.1.6. Deelgebied 6 Netjeshof/Runstraat e.o.

Rondom Netjeshof wordt veel geparkeerd door bewoners van het appartementencomplex alhier. De parkeervoorzieningen van de secties 44 en 47 zijn plaatsen voor vergunninghouders (16 stuks) en binnen de secties 45 en 48 bevinden zich alle invalidenparkeerplaatsen (7 stuks) van dit gebied. Veel van deze plaatsen blijven tijdens alle onderzoeksperioden doorgaans bezet.



De allergrootste piek in de parkeerdruk rondom Netjeshof wordt veroorzaakt door ouders en verzorgers die schoolkinderen met de auto naar basisschool de Regenboog brengen en komen halen. Dit levert voor de schoolomgeving een tijdelijk 'chaotisch' verkeersbeeld op. Dit kan de subjectieve (gevoelsmatige) verkeersonveiligheid in negatieve zin

beïnvloeden. Feitelijk vinden er gelukkig geen ernstige verkeersongevallen plaats.



Voor de winkels gelegen aan de Runstraat zijn de parkeervoorzieningen van sectie 52 uiter-aard van het grootste belang. Ook kunnen de parkeerplaatsen bij de Rabobank (sectie 53) en in mindere mate die van het parkeerterrein bij Gall&Gall (sectie 54) voor een winkelbezoek aan de Runstraat worden gebruikt. Dit gebeurt echter niet vaak. Er wordt dan eerder foutief geparkeerd nabij de winkels en dat is ook te zien in de onderzoeksresultaten. Parkeerbezettingen boven de 100% komen op donderdag en vrijdag ook veelvuldig voor. Laden en lossen gebeurt dan op de toegang van de parkeervoorzieningen bij de winkels en blokkeren zo wel eens auto's.

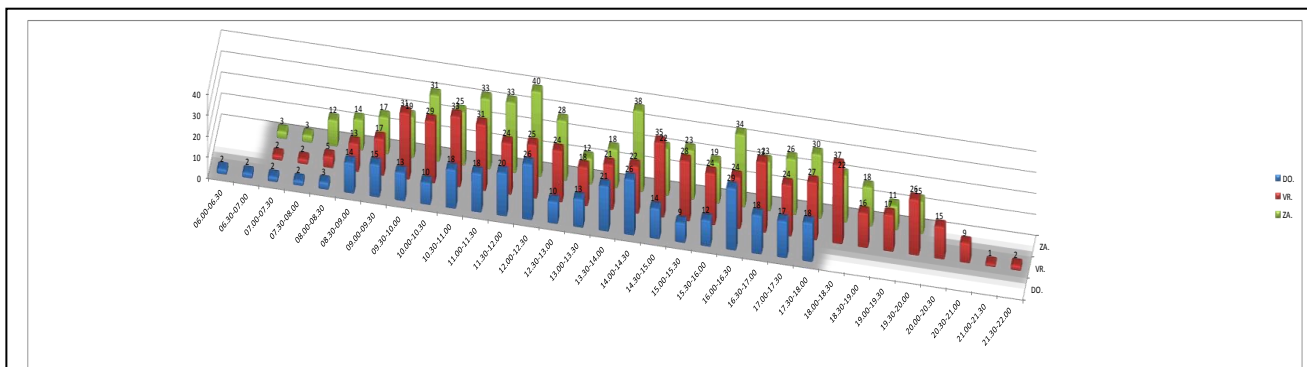


§ 3.1.7. Deelgebied 7 Het Hofke e.o.

De parkeerdruk binnen dit overwegende woongebied komt tijdens de onderzoeksdagen niet boven de bezettingsgraad van 39% uit. De meeste parkeerhandelingen vinden plaats in de secties 53 t/m 55. Door bouwactiviteiten bij het pand hoek Runstraat/Het Hofke worden vele parkeerplaatsen in Het Hofke bezet. Het parkeerterrein bij Gall&Gall staat tijdens de onderzoeksperioden maximaal voor de helft vol. De parkeervoorzieningen (secties 57,58) achter de VanAllesWinkel worden maar incidenteel gebruikt. Van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen (37 stuks) ligt tijdens de onderzoeksperioden het maximale gebruik van deze twee plaatsen tesamen op slechts 6 auto's. De Burgemeester Schoutenstraat wordt voor bezoeken aan eethuis Van Son tijdens lunchtijd met piekmomenten druk bezet. Dit gebied heeft over het algemeen dus een behoorlijke overcapaciteit.

§ 3.1.8. Deelgebied 8 Repellaan e.o.

De Repellaan en omgeving ondervindt de grootste parkeerdruk van AH. Het personeel van AH parkeert de auto rondom de woning gelegen aan de Burgemeester Hoefnagelstraat (sectie 61). Hier vinden ook alle laad-/loshandelingen van AH plaats. De maximale bezettingsgraad van het totale gebied bedraagt op zaterdag 66%. Op donderdag staan er overdag gemiddeld tussen de 20 en 35 autos (bzig. 23% à 40%). Op vrijdag en zaterdag lopen de aantallen op naar ca. 50 auto's (bzig. 57%). Binnen dit deelgebied is er ook geen tekort aan parkeerplaatsen te constateren. Wanneer het parkeerterrein van AH (sectie 62; 54 parkeerplaatsen) apart wordt bekeken wordt op donderdag de hoogste bezetting van ca. 30 auto's gemeten en



Gebruik parkeerplaats AH (sectie 62) - Repellaan

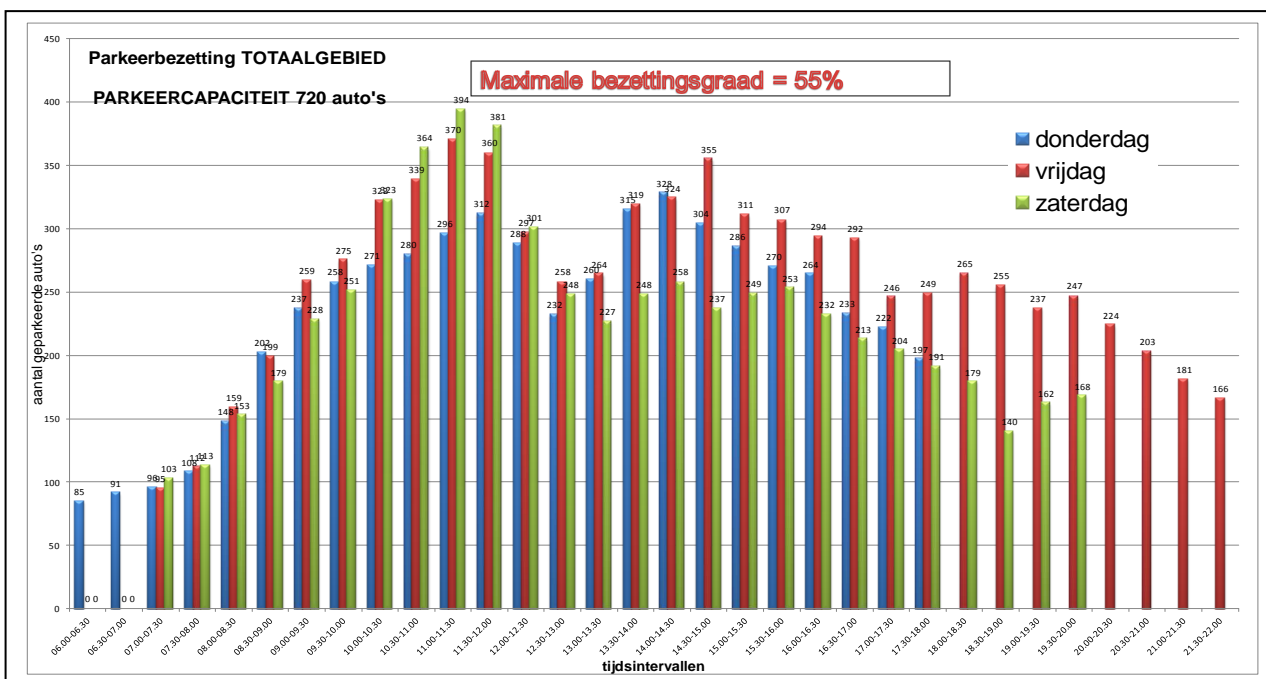
voor de vrijdag en zaterdag ca. 40 auto's (zie afbeelding). Dit houdt in dat de maximale bezettingsgraad voor dit parkeerterrein 74% bedraagt. Hier is dus geen sprake van een tekort aan parkeervoorzieningen en er is ook geen zoekverkeer te verwachten. Het gebruik van de invalidenparkeerplaats is afgebeeld in onderstaande tabel. Hieruit kan worden afgelezen dat die maar incidenteel is bezet tijdens de onderzoeksperioden.

Tabel: Bezetting invalidenparkeerplaats AH

sectie 63	DAG	06.00-06.30	06.30-07.00	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	20.00-20.30	20.30-21.00	21.00-21.30	21.30-22.00		
P-terrein AH P-invalide	DO.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P-terrein AH P-invalide	VR.																		1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P-terrein AH P-invalide	ZA.																						1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

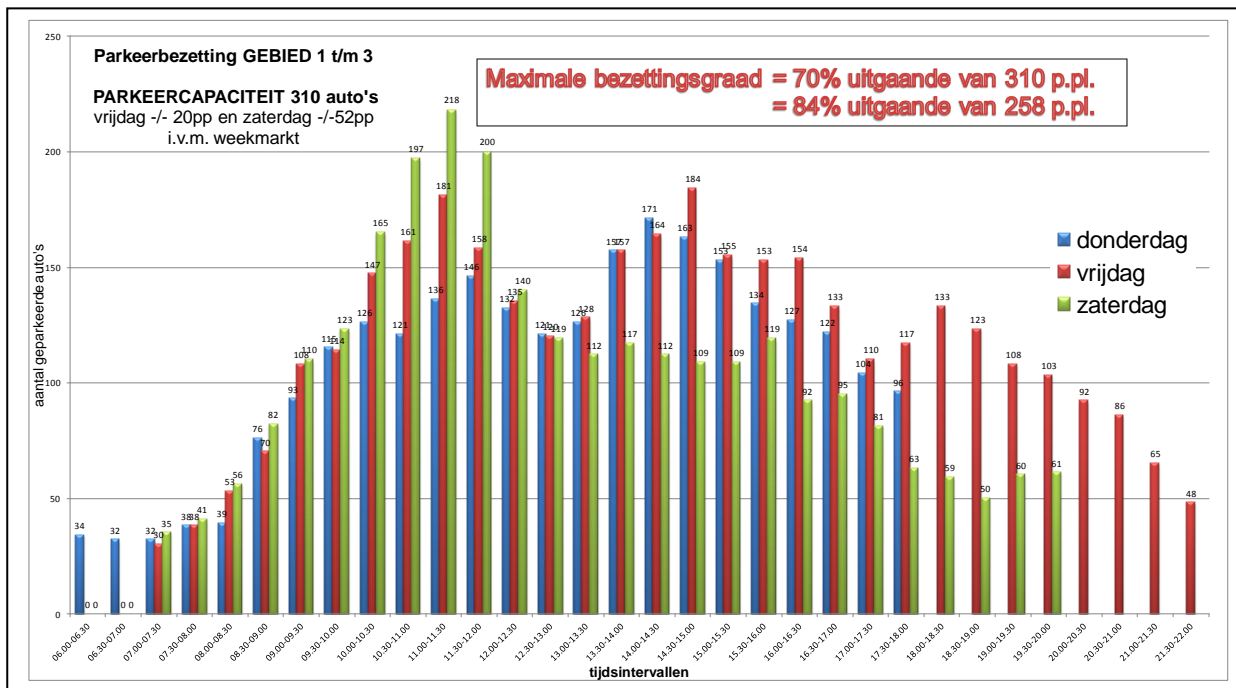
§ 3.1.9. Totaalgebied 1 t/m 8 kern Schaijk

Om een indruk te krijgen van de totale parkeerdruk binnen de kern van Schaijk zijn alle gegevens (gebieden 1 t/m 8) ook nog eens bij elkaar opgeteld. De totale parkeercapaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. De maximale bezettingsgraad voor het hele onderzoeksgebied

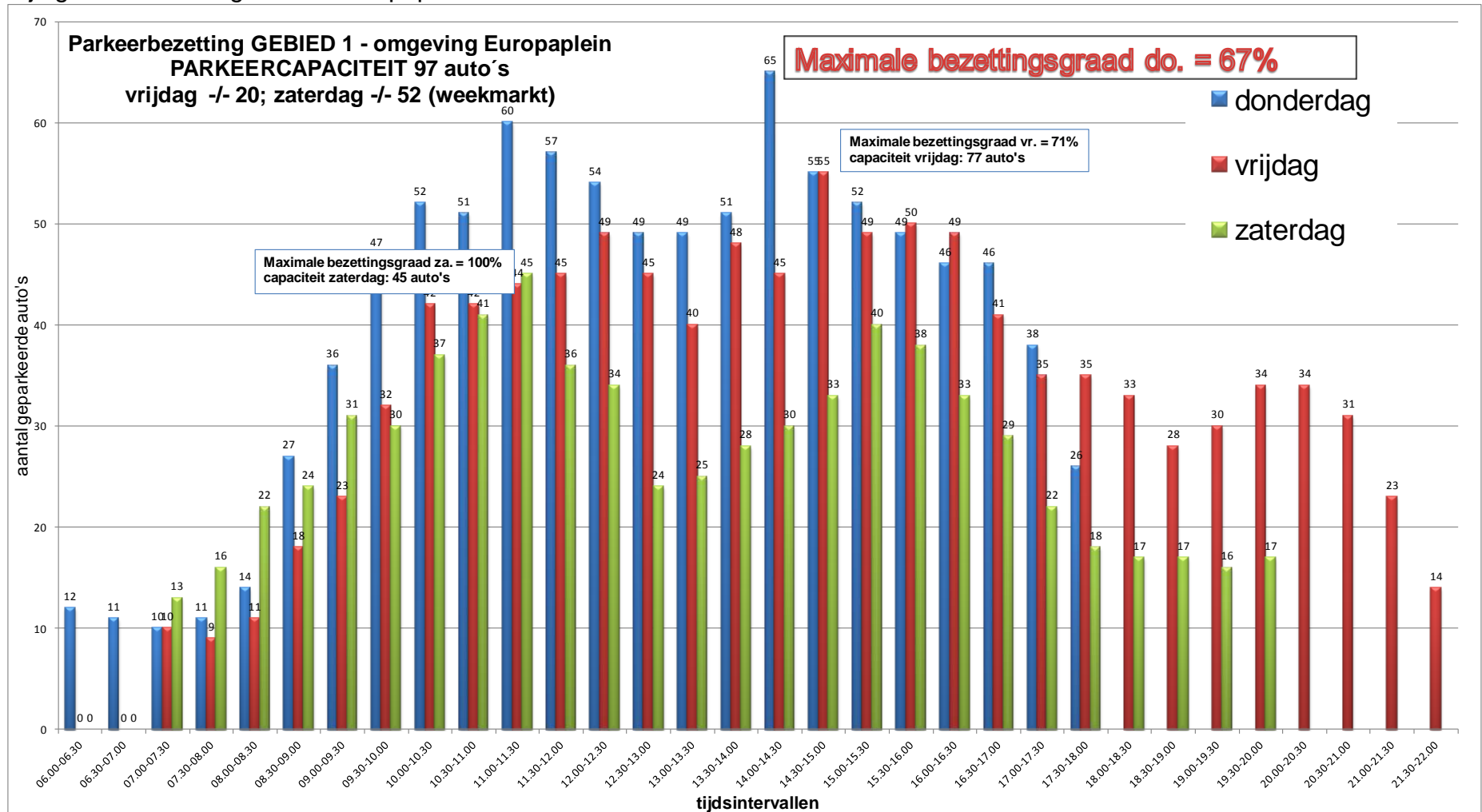


ligt rond de 55%. Hoe de totaalverdeling er per dag en per tijdsinterval uitziet staat afgebeeld in onderstaande grafiek. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk voor alle onderzoeksdagen het hoogst is in de ochtend tussen 10.00 uur en 12.00 uur. Dit beeld komt in grote lijnen overeen met de deelgebieden 1 t/m 3 (centrum) en de deelgebieden 6 t/m 8. Bij woongebied 4 met horecavoorziening "De Potter" en het overgangsg gebied 5 (P. v. Winkelstraat bakkerij e.o.: winkels, wonen, horeca "De Raaf") is voor deze gebieden een licht stijgende lijn te constateren in de avonden op vrijdag (zie bijlage 3.4 en 3.5). Gezien de beperkte loopafstanden binnen de kern van Schaijk kunnen we concluderen dat er altijd wel een geschikte parkeerplaats te vinden is. We weten echter dat iedereen graag zo dicht mogelijk tegen de kassa of voordeur wil parkeren en dan ook nog gratis.

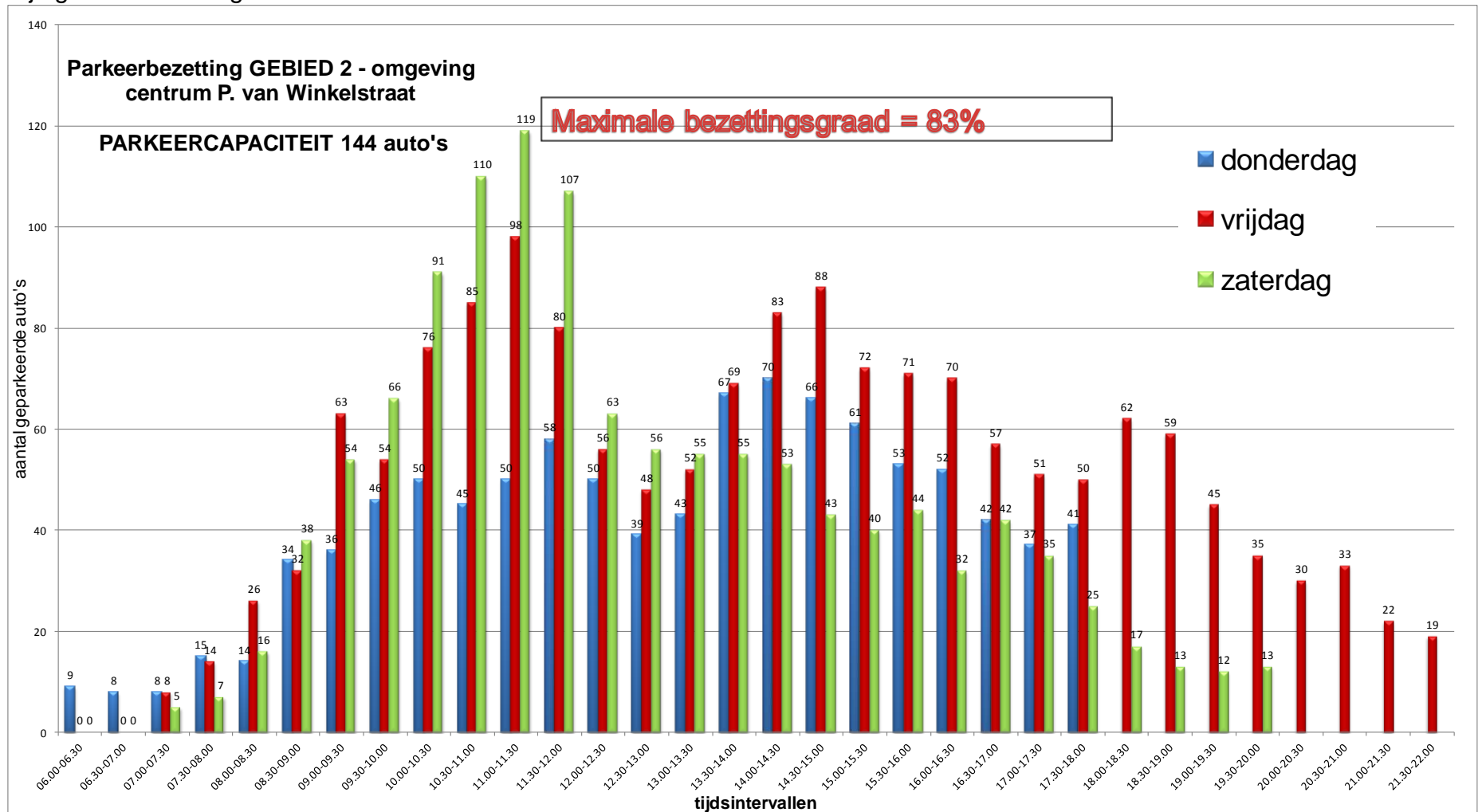
De grafiek voor het centrum van Schaijk (deelgebied 1 t/m 3) staat hieronder afgebeeld.



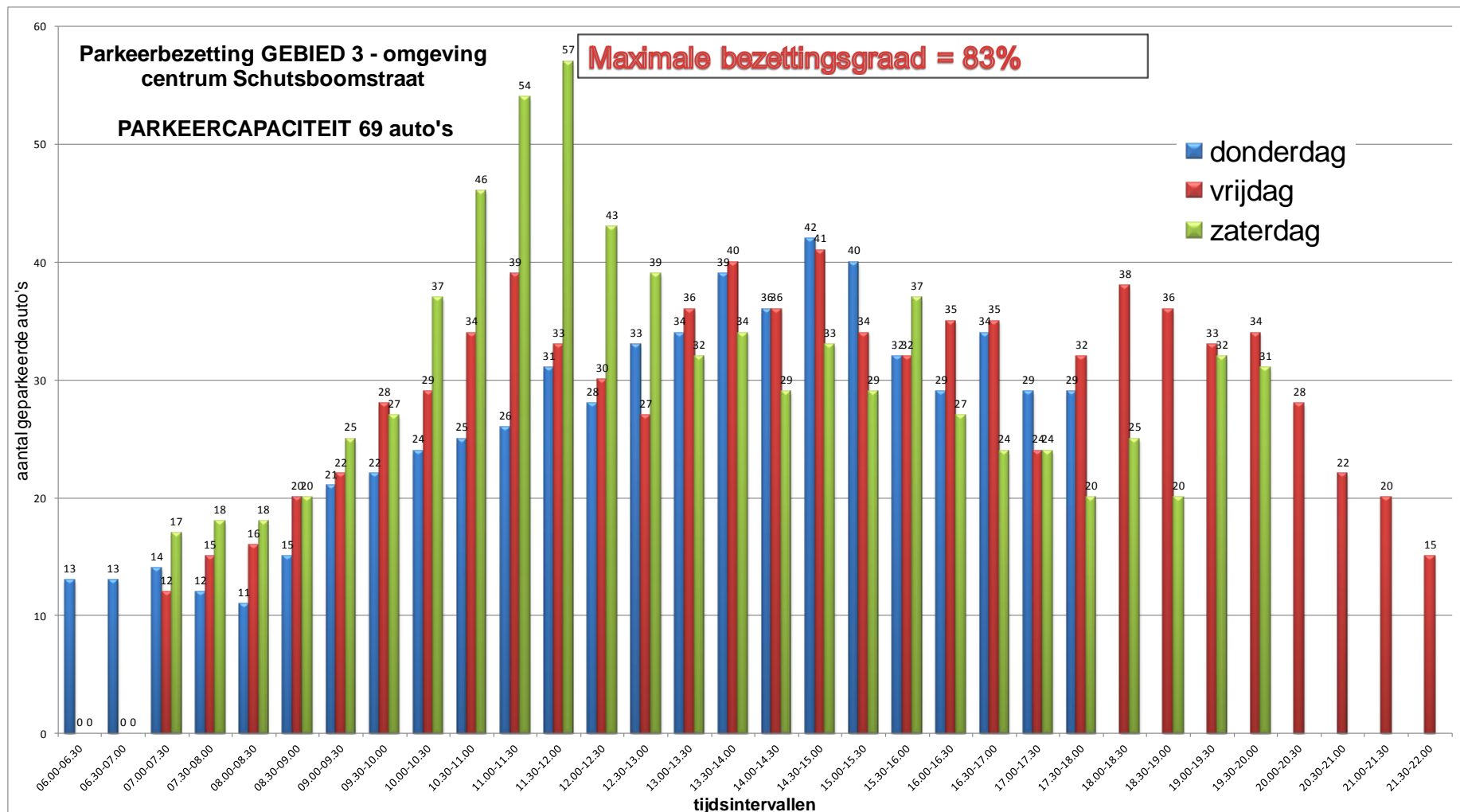
Bijlage 3.1. Grafiek gebied 1 Europaplein e.o.



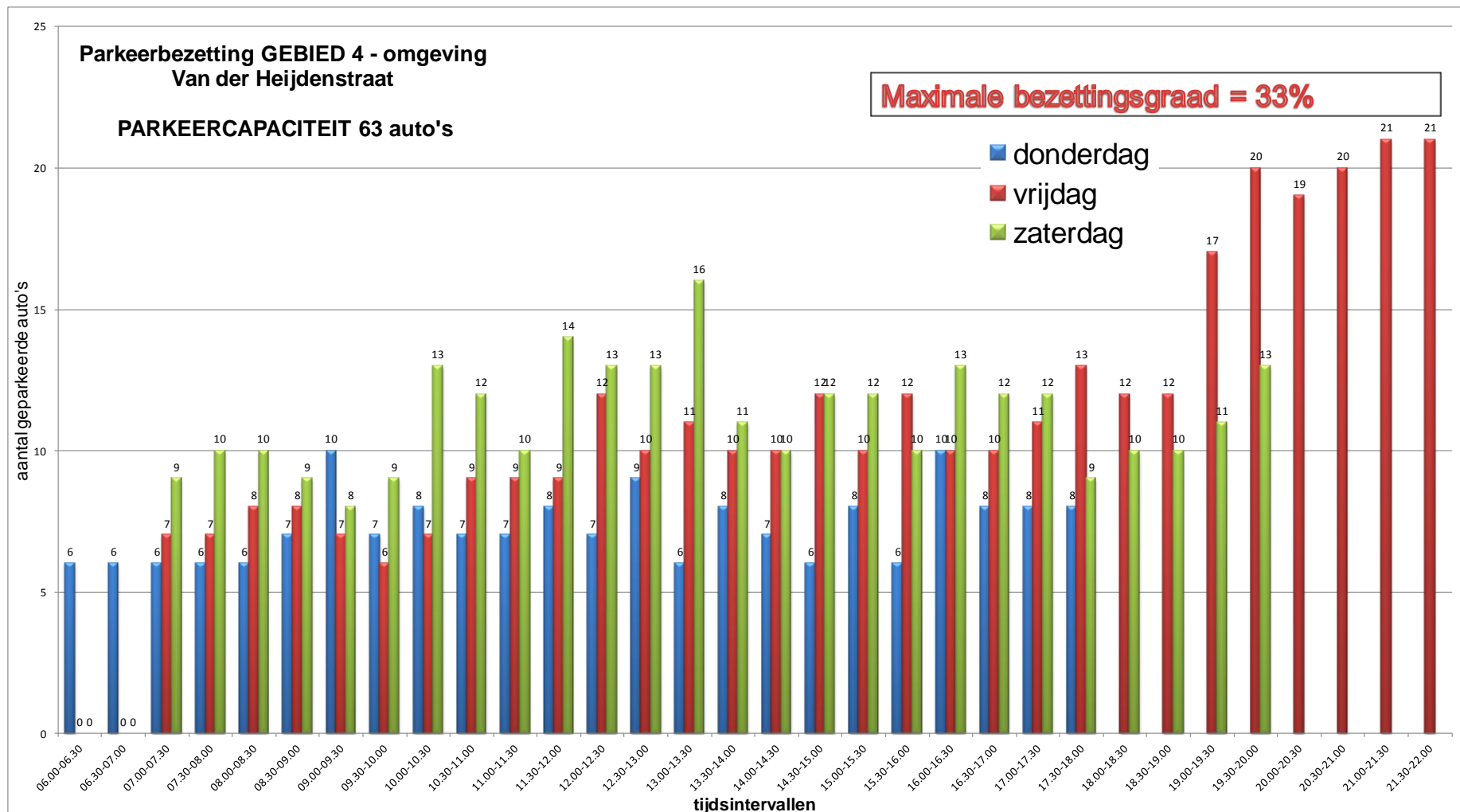
Bijlage 3.2. Grafiek gebied 2 Pastoor v. Winkelstraat centrum e.o.



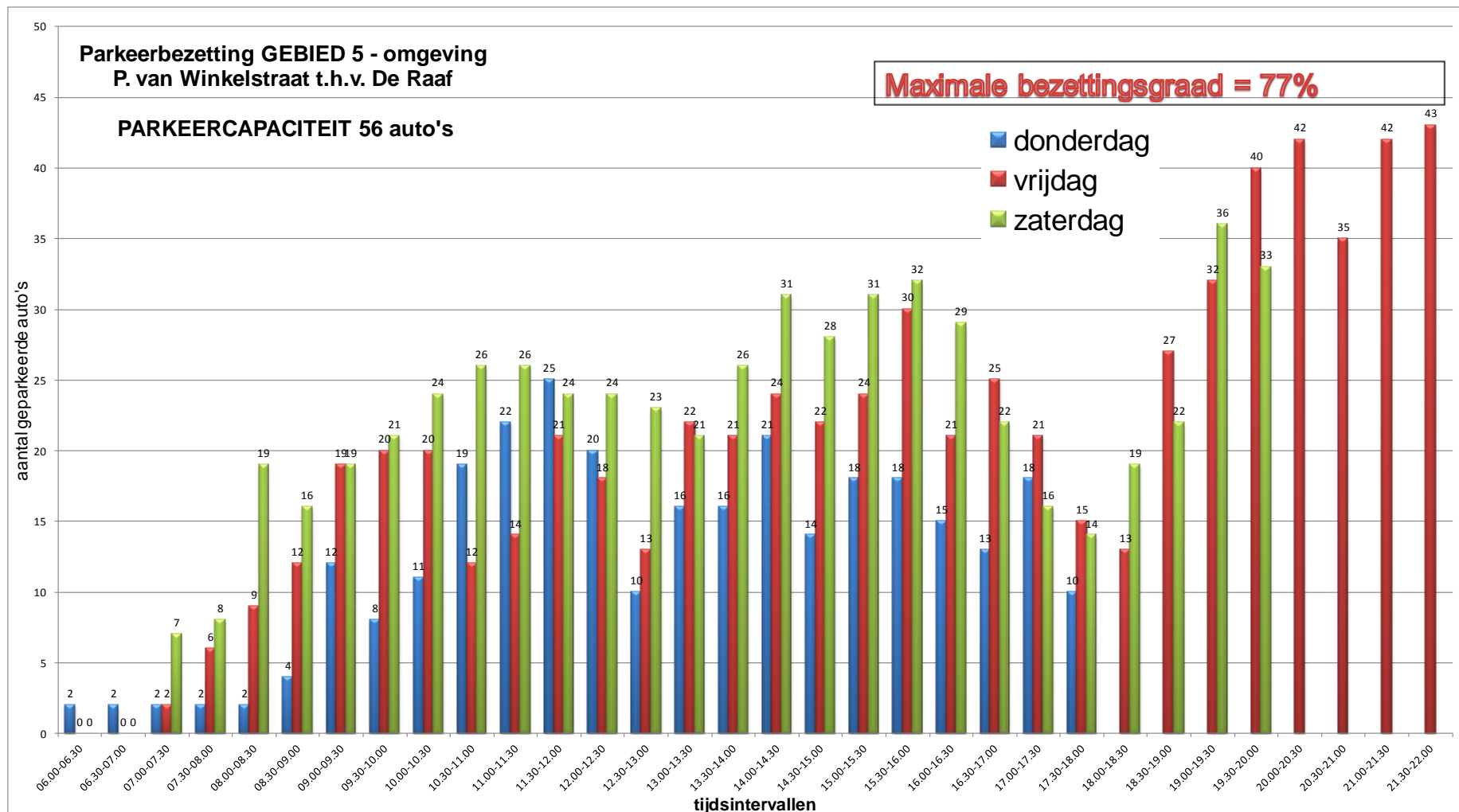
Bijlage 3.3. Grafiek gebied 3 Schutsboomstraat centrum e.o.



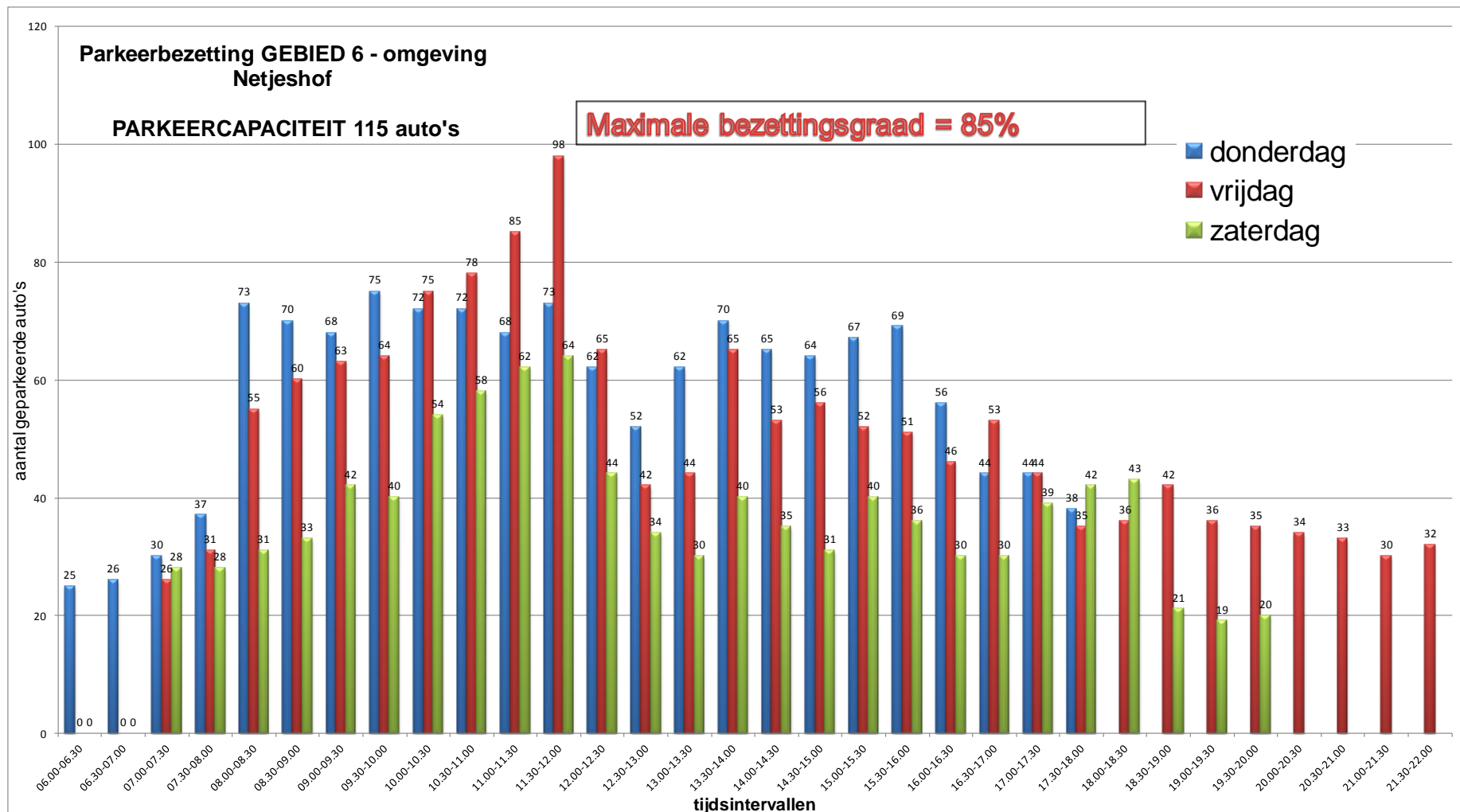
Bijlage 3.4. Grafiek gebied 4 Van der Heijdenstraat e.o.



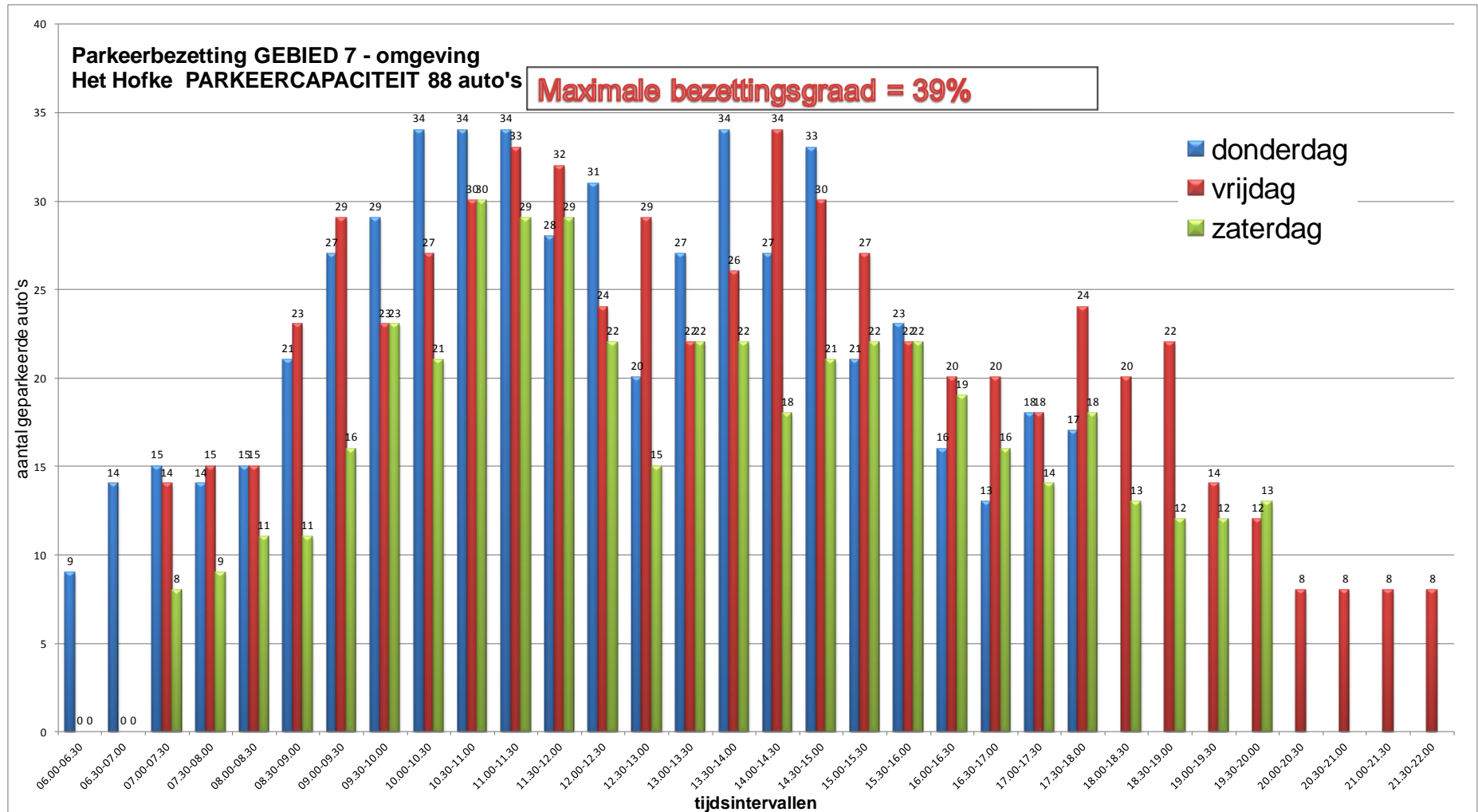
Bijlage 3.5. Grafiek gebied 5 Pastoor v. Winkelstraat bakkerij e.o.



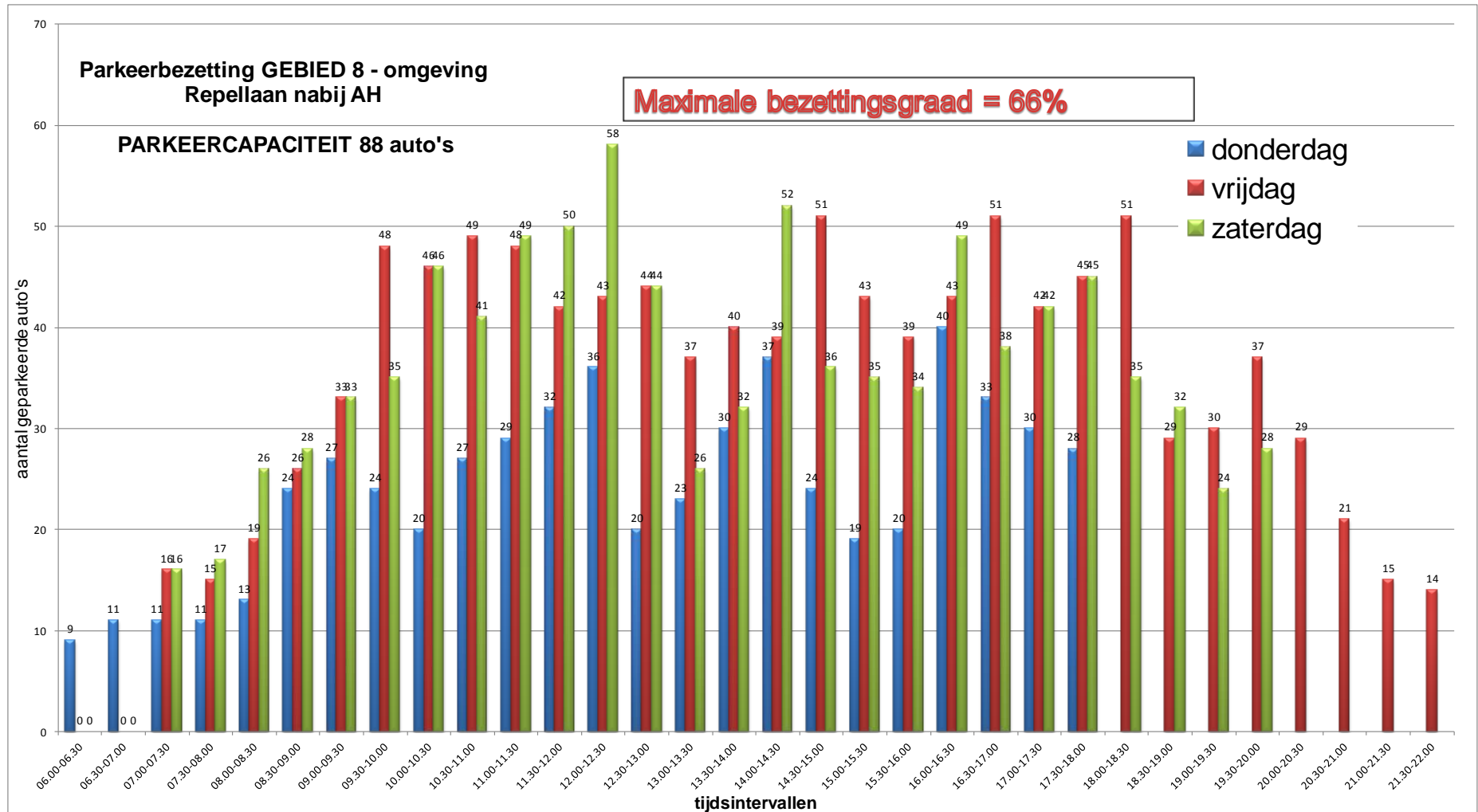
Bijlage 3.6. Grafiek gebied 6 Netjeshof/Runstraat e.o.



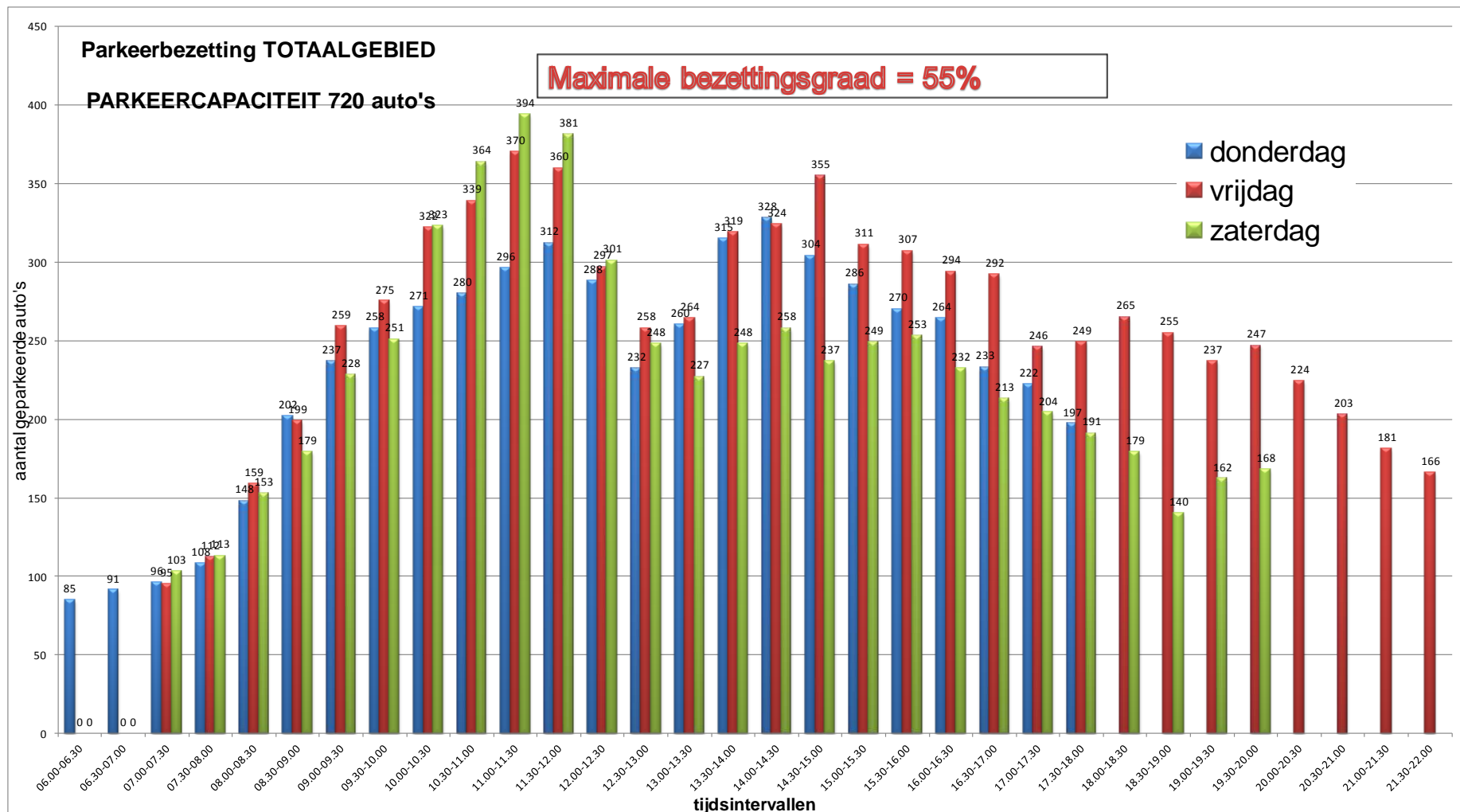
Bijlage 3.7. Grafiek gebied 7 Het Hofke e.o.



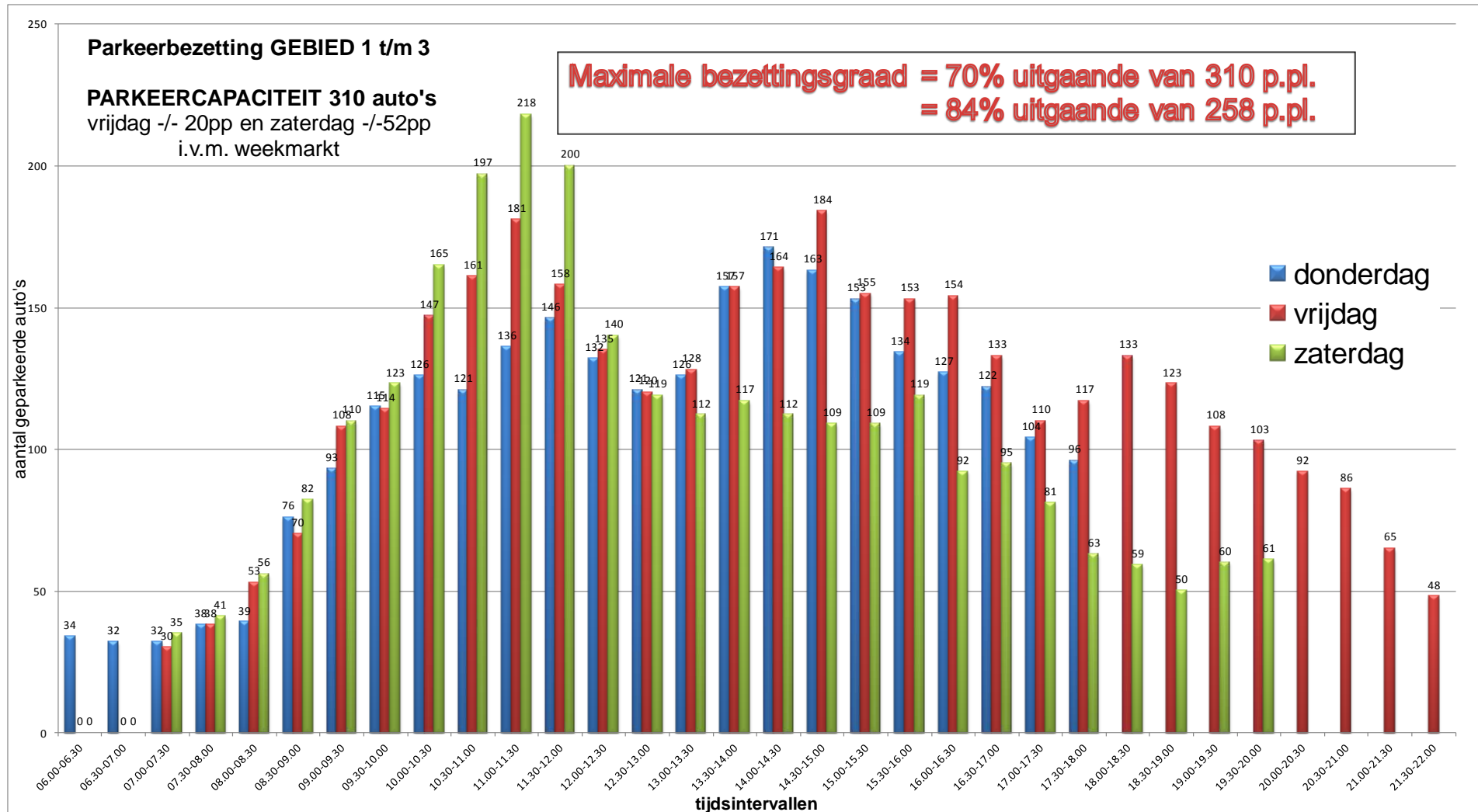
Bijlage 3.8. Grafiek gebied 8 Repellaan e.o.



Bijlage 3.9. Grafiek totaalgebied kern Schaijk



Bijlage 3.10. Grafiek deelgebied 1 t/m 3 centrum Schaijk



BIJLAGE 4: GEGEVENS PARKEERDUUR

§ 4.1. Parkeerduur per deelgebied

Parkeermotief

Door de parkeerduur in beeld te brengen ontstaat er enig inzicht in het parkeermotief (wonen, werken, winkelen). Naast de meetresultaten zijn er ook nuanceverschillen aangebracht naar aanleiding van observaties c.q. bevindingen van de surveillanten die het veldwerk hebben verricht. Op donderdagochtend is om 06.00 uur geteld en hieruit is mede het aantal parkeerhandelingen door bewoners (op openbare weg) afgeleid. Deze verdeling ziet er als volgt uit:

- gebied 1: 12 bewoners
- gebied 2: 9 bewoners
- gebied 3: 13 bewoners
- gebied 4: 6 bewoners
- gebied 5: 2 bewoners
- gebied 6: 25 bewoners
- gebied 7: 6 bewoners
- gebied 8: 9 bewoners

Voor de centrumgebieden (1 t/m 3) worden door werkgevers/werknemers het volgende aantal parkeerplaatsen gebruikt:

- gebied 1: 15 à 20 parkeerplaatsen
- gebied 2: 15 à 20 parkeerplaatsen
- gebied 3: 10 à 15 parkeerplaatsen

Het mag duidelijk zijn dat in een kern als Schaijk de eigenaren van kleinschalige winkels en bedrijven ook vaak op hetzelfde adres wonen. Hiermee is rekening gehouden bij het aangeven van de parkeermotieven.

Wanneer bovenstaande gegevens voor het centrum (gebied 1 t/m 3) op een rijtje worden gezet zullen er in de huidige situatie door bewoners ca. 35 parkeerplaatsen worden gebruikt terwijl door werknemers/-gevers ca. 50 plaatsen worden bezet. Voor winkelend publiek zijn er dus ca. 85 parkeerplaatsen niet structureel te gebruiken. Uitgaande van een parkeercapaciteit van 310 parkeerplaatsen (gebied 1 t/m 3) resteren er nog 225 voor bezoekers in het centrum van Schaijk. Als werknemers en werkgevers buiten het centrum parkeren neemt de parkeercapaciteit al met ca. 50 plaatsen toe. Dan bedraagt de beschikbare parkeercapaciteit in de huidige situatie voor het centrum al 275 parkeerplaatsen.

In de nu volgende paragrafen wordt voor de deelgebieden 1 t/m 3 (centrum) de parkeerduur behandeld.

§ 4.1.1. Deelgebied 1 omgeving Europein

Binnen dit deelgebied worden de meeste parkeerhandelingen geregistreerd in sectie 5 (parkeerterrein Europaplein). Op vrijdag zijn 590 parkeerhandelingen geregistreerd in deze sectie. Op zaterdag zijn er dat logischerwijs minder i.v.m. de weekmarkt. Bewoners en ook veel werknemers en werkgevers maken gebruik van het plein zelf en de direct aanpalende parkeervoorzieningen. Er vinden opvallend veel langparkeerhandelingen plaats bij de parkeerplaatsen van sectie 9.

		VRIJDAG 9 SEPTEMBER 2011																														
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	20.00-20.30	20.30-21.00	21.00-21.30	21.30-22.00	TOTAAL
1	1	0	0	0	1	0	2	3	3	2	2	4	3	0	2	2	4	3	1	2	2	0	3	3	2	1	1	2	0	0	50	
1	2	1	1	1	1	2	3	5	4	2	3	3	3	5	5	5	5	4	3	3	1	1	2	3	3	4	4	4	2	2	87	
1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	1	1	3	1	2	4	3	2	1	2	2	3	3	4	4	4	4	4	3	56
1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	5	4	3	6	11	16	21	27	26	29	31	34	30	26	26	33	29	33	29	26	18	18	12	10	11	15	15	13	10	2	590	
1	6	1	1	1	2	3	3	4	4	4	4	4	3	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	3	3	3	4	109	
1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	8	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	4	2	2	2	1	4	1	2	1	2	0	0	1	3	2	1	0	33
1	9	4	4	3	3	2	2	3	4	5	4	3	3	3	3	4	4	3	4	5	5	5	7	5	5	5	6	4	5	3	119	
Totaal 1		10	9	11	18	23	32	42	42	44	45	49	45	40	46	45	55	49	50	49	41	35	35	33	28	30	34	34	31	23	14	1044

		ZATERDAG 10 SEPTEMBER 2011																										
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	TOTALEN
1	1	0	0	0	1	2	2	2	3	4	3	2	2	3	4	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	53
1	2	2	2	2	2	1	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	77
1	3	1	1	2	3	4	2	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	71
1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1	5	1	2	2	3	4	3	7	8	5	5	2	2	6	14	13	20	18	17	14	9	7	6	6	5	5	187	
1	6	4	5	5	5	4	5	6	6	7	5	5	4	4	5	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	85	
1	7	0	0	4	3	5	2	6	4	6	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	
1	8	0	0	1	2	6	6	6	6	6	5	6	4	4	3	3	4	4	3	1	1	0	0	0	0	0	71	
1	9	5	6	6	6	6	6	7	7	6	6	5	4	5	4	2	6	5	5	5	4	4	4	4	4	4	132	
Totaal 1		13	16	22	24	31	30	37	41	45	36	34	24	25	28	30	33	40	38	33	29	22	18	17	17	16	17	716

Uit de tabel van bijlage 4 en de bijbehorende grafieken (bijlage 4.1 en 4.4.) kan worden afgeleid dat relatief veel auto's langer dan 2 uur parkeren. Op het Europaplein is langer dan 5 uur ook geen uitzondering. Geconcludeerd kan worden dat het Europaplein een belangrijke parkeervunctie vervult voor werknemers en werkgevers en in mindere mate voor bewoners.

§ 4.1.2. Deelgebied 2 omgeving Pastoor v. Winkelstraat centrum

Binnen dit gebied wordt het parkeerterrein bij de EmTe het meest gebruikt. Op vrijdag vinden er 30% van de parkeerhandelingen (547) plaats terwijl dit op zaterdag oploopt tot ca. 40% (455).

		VRIJDAG 9 SEPTEMBER 2011																														
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	20.00-20.30	20.30-21.00	21.00-21.30	21.30-22.00	TOTALEN
2	12	2	5	8	7	10	11	14	10	17	11	12	6	3	4	7	9	7	8	6	6	5	8	4	6	6	5	4	3	1	0	205
2	13	1	1	0	2	4	0	4	3	11	11	2	4	3	7	7	7	4	6	5	6	2	5	10	11	5	4	3	3	2	2	137
2	14	2	3	3	2	4	4	4	4	8	7	3	3	3	8	7	7	6	4	6	4	4	2	9	10	4	1	7	8	7	6	150
2	15	1	1	1	3	4	5	4	5	5	4	3	3	3	3	3	7	5	4	3	2	4	5	4	4	4	4	6	6	6	5	117
2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15
2	17	0	2	8	9	23	34	38	37	30	23	16	18	18	30	32	28	26	30	21	23	19	18	15	14	9	1	4	0	0	547	
2	18	1	1	1	3	6	4	2	8	9	7	3	4	10	13	14	11	6	4	6	3	4	4	4	6	5	3	3	3	3	155	
2	19	0	0	1	2	4	3	3	3	2	2	2	4	3	4	4	2	2	2	3	1	1	0	1	0	2	1	1	0	1	58	
Totaal 2		8	14	26	32	63	54	76	85	98	80	56	48	52	69	83	88	72	71	70	57	51	50	62	59	45	35	30	33	22	19	1608

		ZATERDAG 10 SEPTEMBER 2011																													
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	TOTALEN			
2	12	1	2	2	2	9	10	11	10	12	11	6	8	8	4	5	4	5	7	5	7	5	5	4	1	0	0	0	137		
2	13	2	2	2	4	5	6	6	13	13	12	5	3	4	0	5	6	3	5	4	3	1	2	1	2	2	2	2	113		
2	14	1	1	1	2	4	4	4	9	10	10	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	2	2	92		
2	15	0	0	0	2	3	4	6	6	6	5	4	6	4	3	3	5	5	4	4	5	4	5	6	6	5	5	106			
2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	17	0	0	8	18	20	32	31	36	48	35	27	27	23	34	28	15	16	16	8	15	14	4	0	0	0	0	0	455		
2	18	1	1	2	3	4	3	15	14	14	14	5	9	6	4	2	1	1	1	1	3	4	3	4	2	2	2	4	119		
2	19	0	0	1	1	1	1	4	4	4	4	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	29		
Totaal 2		5	7	16	38	54	66	91	110	119	107	63	56	55	55	53	43	40	44	32	42	35	25	17	13	12	13	1211			

Het aantal kortparkeerhandelingen (30-60 minuten) bedraagt bij het parkeerterrein van de EmTe op beide dagen 375 à 400 stuks (zie bijlage 4.2 en 4.5). Voor de parkeervoorzieningen nabij de PLUS (secties 12,13) wordt hier op vrijdag 80 à 90 keer voor de duur van 30-60 minuten geparkeerd en op zaterdag ca. 60 keer betreffende deze tijdsduur.

Op donderdag is geconstateerd dat op het parkeerterrein bij de EmTe enkele auto's langere tijd daar parkeren. Dit is naar alle waarschijnlijkheid personeel van peuterspeelzaal "Het Pioniertje". Bij het parkeerterrein van de PLUS worden achter in de hoek enkele langparkeerders waargenomen die daar dan enkele uren staan. Dit zijn zeker geen winkelbezoekers, maar werkgevers en werknemers in de nabijheid van dit parkeerterrein.

Bij een activiteit in dorps huis Phoenix worden de parkeervoorzieningen voor dit gebouw door bezoekers voor langere duur gebruikt. Door bewoners/eigenaren van panden bij sectie 18 wordt bijvoorbeeld langgeparkeerd op het trottoir. Zo'n auto staat er ook niet direct hinderlijk en misschien ook wel op hun eigendom. Dit fenomeen zie je trouwens op meerdere plaatsen

in het centrum van Schaijk. Dit kan mogelijk ook wel eens problemen en de nodige discussies opleveren bij handavingsactiviteiten door BOA's en/of de politie.

§ 4.1.3. Deelgebied 3 omgeving Schutsboomstraat centrum

In de Schutsboomstraat vinden de meeste parkeerhandelingen plaats nabij café-restaurant De 3 Heere en eethuis Van Son. In het zuidelijk deel van de straat wordt vooral geparkeerd ter hoogte van het Kruidvat, de apotheek en de slaap- en kinderwinkel Welterusten. Dit beeld is

		VRIJDAG 9 SEPTEMBER 2011																														
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	20.00-20.30	20.30-21.00	21.00-21.30	21.30-22.00	TOTALEN
3	20	0	0	0	1	0	0	2	4	4	3	1	0	1	2	5	5	3	1	1	1	0	1	4	3	2	3	2	1	1	0	51
3	21	3	5	5	7	7	7	7	8	9	8	5	4	4	6	6	6	6	5	4	4	2	4	7	7	7	7	7	7	7	5	176
3	22	1	1	1	0	0	0	2	2	3	3	4	8	8	3	2	3	2	2	3	2	4	8	8	8	7	5	6	3	3	2	104
3	23	0	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	2	2	2	2	1	1	0	91
3	24	3	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2	3	4	3	3	2	3	53
3	25	0	0	1	2	3	4	3	3	5	3	5	2	6	8	5	5	3	2	3	5	7	2	4	3	3	4	3	3	1	1	99
3	26	0	0	0	0	2	5	1	3	5	3	1	2	4	5	4	5	5	4	5	3	1	3	2	4	1	3	1	1	1	0	74
3	27	3	2	2	3	3	5	4	5	5	4	4	3	3	5	3	4	3	4	5	5	4	3	4	4	4	3	1	1	2	2	103
3	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
3	29	2	2	2	2	3	3	4	4	3	4	4	3	5	7	5	7	6	8	8	8	3	5	3	3	4	3	3	2	2	2	120
Totaal 3		12	15	16	20	22	28	29	34	39	33	30	27	36	40	36	41	34	32	35	35	24	32	38	36	33	34	28	22	20	15	876

voor de vrijdag en zaterdag voor nagenoeg alle secties gelijk. Bij De 3 Heere en de apotheek liggen de resultaten op zaterdag ietwat lager. Het totaal aantal parkeerhandelingen ligt rond de 800 à 875.

		ZATERDAG 10 SEPTEMBER 2011																											
GEBIED	SECTIE	07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	09.00-09.30	09.30-10.00	10.00-10.30	10.30-11.00	11.00-11.30	11.30-12.00	12.00-12.30	12.30-13.00	13.00-13.30	13.30-14.00	14.00-14.30	14.30-15.00	15.00-15.30	15.30-16.00	16.00-16.30	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00	18.00-18.30	18.30-19.00	19.00-19.30	19.30-20.00	TOTALEN	
3	20	0	0	0	0	2	3	3	4	5	5	5	2	0	2	1	2	2	4	0	2	3	0	0	0	1	1	2	48
3	21	4	5	5	7	7	6	6	7	6	8	6	5	6	7	4	4	5	5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	144
3	22	2	2	2	2	2	2	3	4	4	8	2	3	4	3	1	3	4	3	3	4	4	6	8	5	9	8	101	
3	23	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	2	7	7	90	
3	24	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	57	
3	25	0	0	0	0	0	1	7	7	12	11	6	8	7	6	6	7	4	7	6	2	2	1	2	2	3	2	109	
3	26	0	0	0	0	0	4	2	5	6	5	6	5	3	4	4	5	5	6	3	2	1	0	0	0	0	0	66	
3	27	3	3	3	3	4	4	5	4	5	3	4	4	5	3	4	4	2	5	2	2	2	1	1	1	2	2	81	
3	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	29	2	2	2	2	4	2	4	8	9	9	8	8	3	5	5	4	3	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	102
Totaal 3		17	18	18	20	25	27	37	46	54	57	43	39	32	34	29	33	29	37	27	24	24	20	25	20	32	31	798	

Binnen deelgebied 3 wordt hoofdzakelijk lang geparkeerd bij De 3 Heere (sectie 21). Parkeerhandelingen langer dan 2 uur komen elders niet frequent voor. Dit gebeurt dan wel bij het thuiszorgbureau, de langspaarvakken (sectie 23) gelegen tussen de burgemeester Schoutenstraat en de laad-/losingang van EmTe. Enkele eigenaren c.q. bewoners van de panden Schutsboomstraat 17, 18 en 19 bezetten de parkeerplaatsen voor hun deur langer dan 12 uur tijdens de onderzoeksdagen. Het betreft hier ook vaak bedrijfsauto's.

TABEL PARKEERDUUR zaterdag 10 september 2011

ZATERDAG 10 SEPTEMBER 2011

Sectie	Omschrijving	PARKEERTIJD / DUUR																													
		0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	9,5	10	10,5	11	11,5	12	12,5	13	13,5	14	14,5	15
1	Europaplein P-haven_N	28	3	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Europaplein P-haaks_Z	7	4	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Europaplein P-haven_N	7	5	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
4	Europaplein stopverbod_Z	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	P-terrein Europaplein	45	12	3	3	2	1	1	1	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Europaplein P-haven_W	24	5	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
7	Europaplein P-langs_O	31	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Europaplein P-haven_W	12	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Europaplein P-haaks_O	6	2	0	1	1	1	0	3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		161	38	5	6	4	5	5	5	1	4	4	2	3	2	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
10	P.v.Winkelstraat P-haaks DeHerd	35	3	3	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	15	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	P-terrein PLUS	53	9	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	57	6	6	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	3	2	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15	P-terrein PHOENIX	6	1	0	2	3	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	P-invaliden PHOENIX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	P-terrein EmTe	333	39	7	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	12	2	2	11	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
19	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	2	1	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		516	65	23	26	5	2	4	5	1	3	1	1	1	1	1	5	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
20	Schutsboomstraat P-haaks_W	30	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	P-terrein restaurant 3 Heere	8	6	2	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	Schutsboomstraat P-haaks_W	23	10	2	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
23	Schutsboomstr P-langs_O tot inrit B.B.	1	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
24	P-haaks_W thuiszorg	3	0	1	3	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	P-haaks_O Multimate/B.B.	48	12	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	P-haaks_O Kruidvat	56	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	P-haaks_O apotheek	15	3	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
28	P-invalide_O apotheek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	P-haaks_W Welterusten	35	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
		219	46	11	11	3	4	2	0	1	5	3	3	0	2	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0
		896	149	39	43	12	11	11	10	3	12	8	6	4	5	2	6	1	3	2	2	0	0	1	1	0	8	0	0	0	0

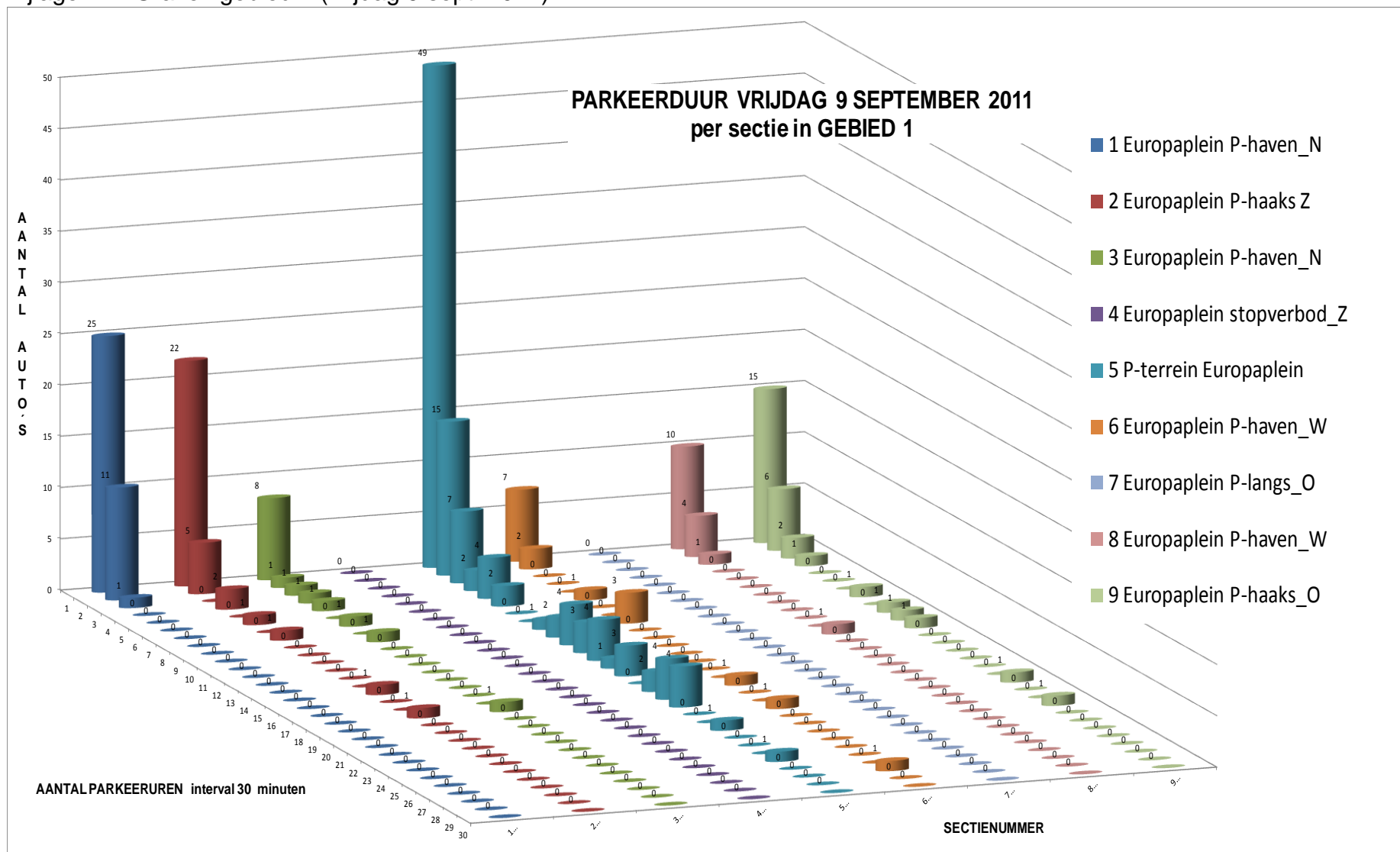
251|

665|

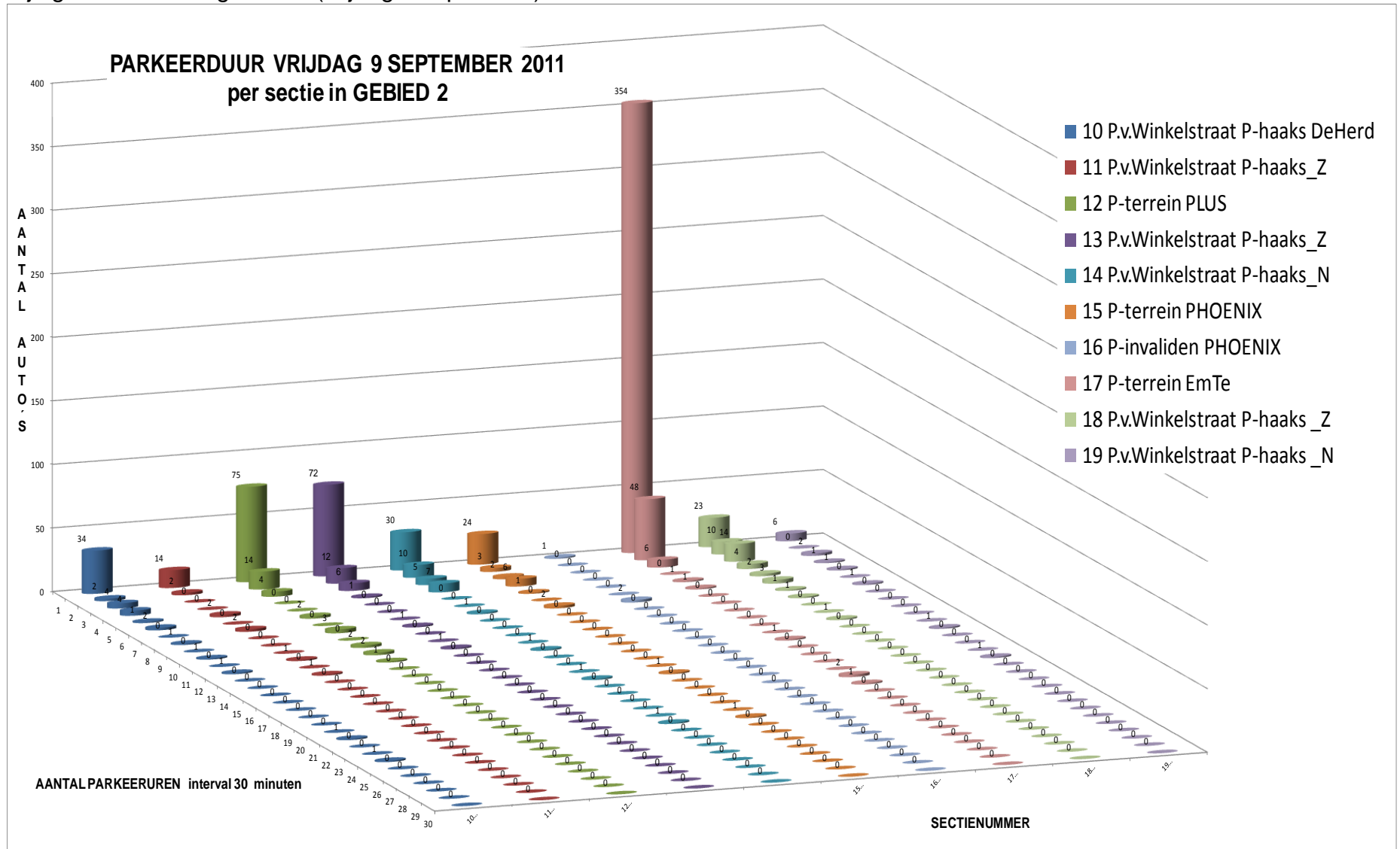
319

1235

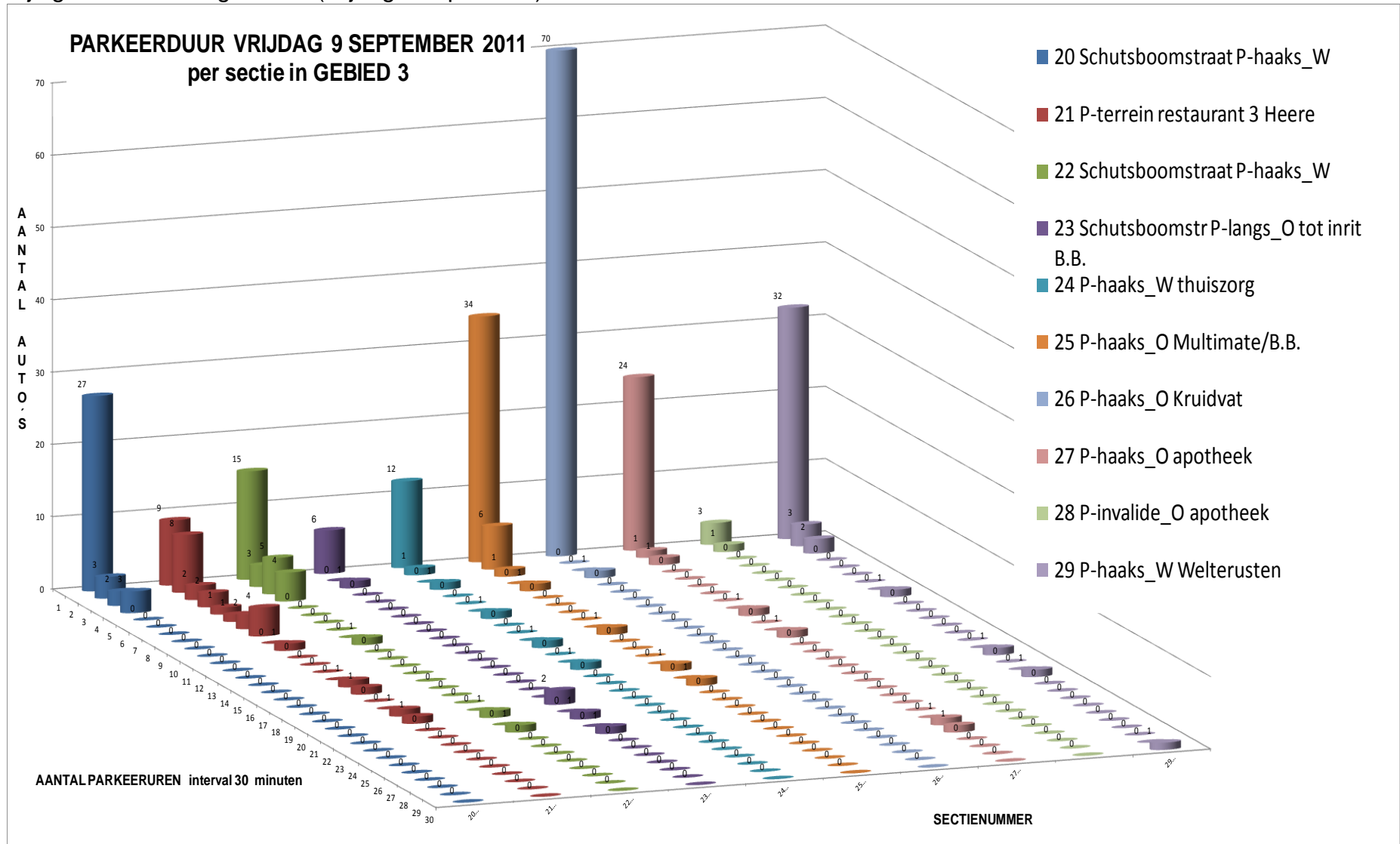
Bijlage 4.1. Grafiek gebied 1 (vrijdag 9 sept. 2011)



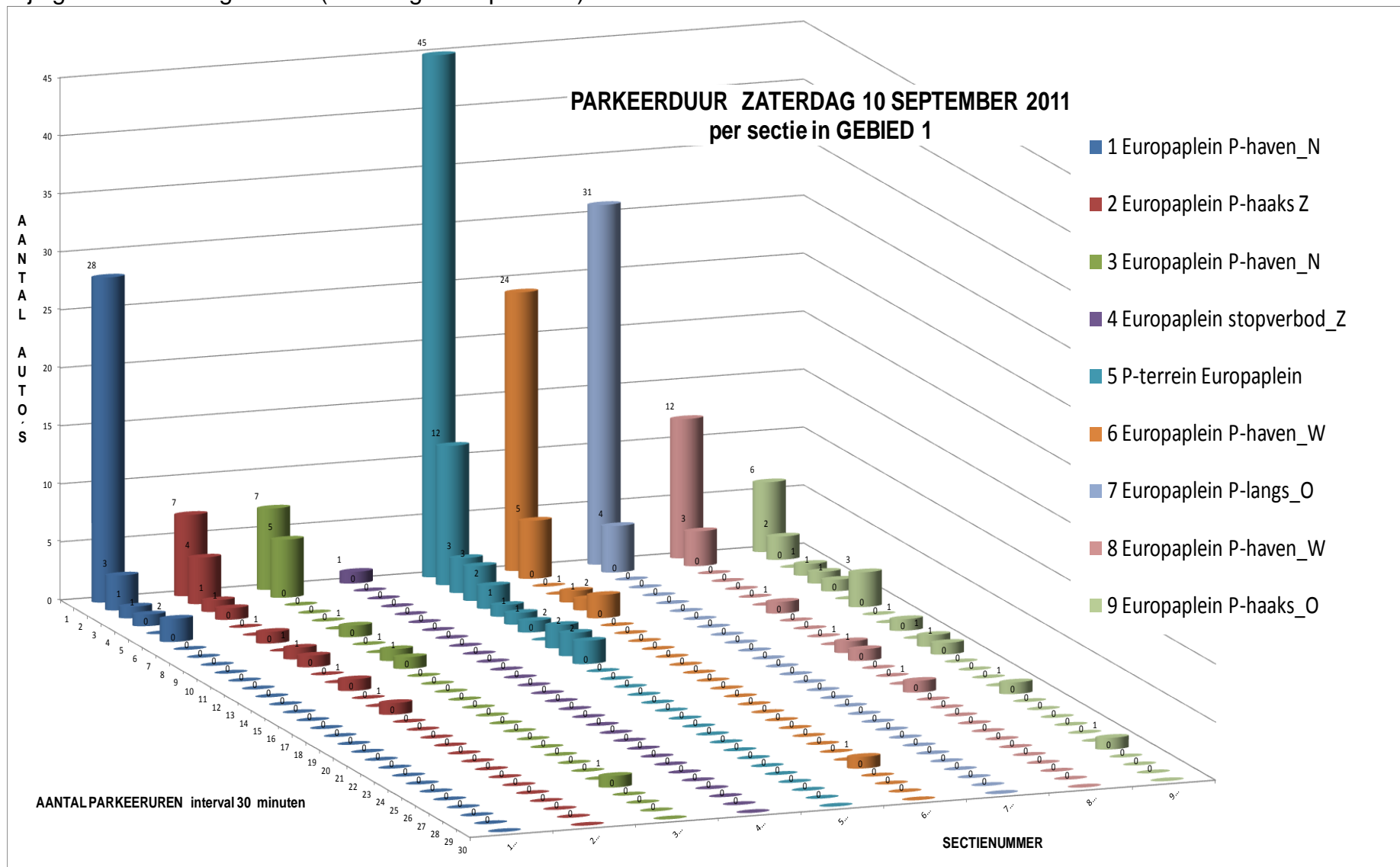
Bijlage 4.2. Grafiek gebied 2 (vrijdag 9 sept. 2011)



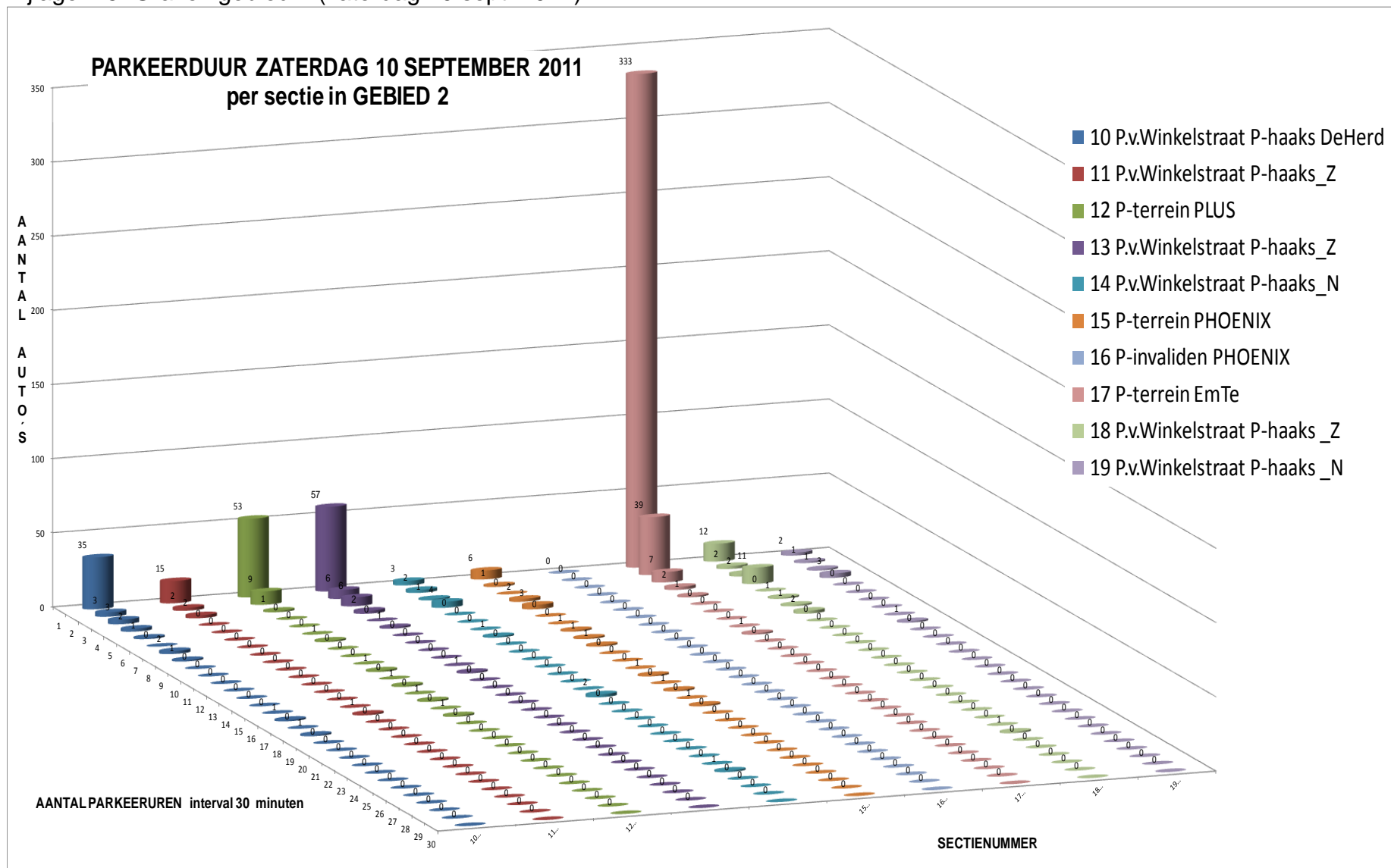
Bijlage 4.3. Grafiek gebied 3 (vrijdag 9 sept. 2011)



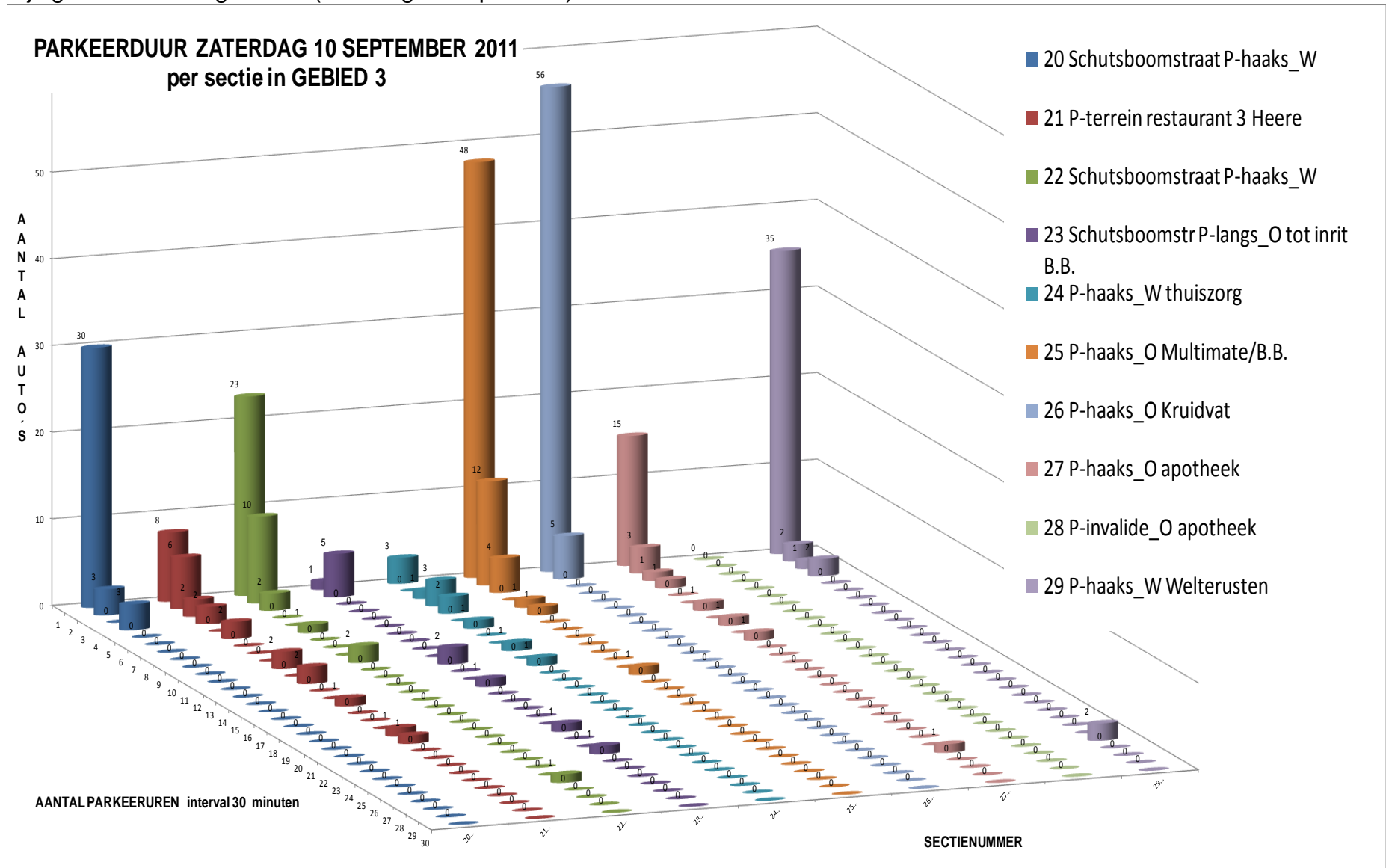
Bijlage 4.4. Grafiek gebied 1 (zaterdag 10 sept. 2011)



Bijlage 4.5. Grafiek gebied 2 (zaterdag 10 sept. 2011)



Bijlage 4.6. Grafiek gebied 3 (zaterdag 10 sept. 2011)



BIJLAGE 5: Brief en enquête M.K.B. Landerd



Schaijk, 25 augustus 2011

Geachte ondernemer,

Het zal u bekend zijn dat er momenteel plannen worden uitgewerkt voor het centrum van Schaijk. Hiervoor is het van belang dat de feitelijke parkeersituatie bekend is. Daarom zal er op 8, 9 en 10 september een parkeeronderzoek worden uitgevoerd door het verkeersbureau Van SchijndelAdvies B.V.

Over het onderzoek heeft inmiddels overleg plaatsgevonden tussen de gemeente, het onderzoeksbureau, de projectontwikkelaar en het bestuur van MKB Schaijk - Reek.

Ook uw medewerking is van groot belang.

Wij verzoeken u antwoord te willen geven op de onderstaande vragen:

1. Hoe gaat u en/of uw personeel naar het bedrijf. (te voet, fiets of auto)?
2. Waar parkeert u en/of uw personeel indien van toepassing de auto?
3. Heeft u als ondernemer informatie over de parkeerintensiteit en duur van parkeren van uw bezoekers met de auto?

Op de genoemde onderzoek-dagen kunnen er nog andere vragen aan u en uw klanten worden gesteld.

Op 8,9 en 10 september zullen, om de verkeersbehoefte te meten, auto's worden geteld en geregistreerd in de kern van Schaijk. De medewerkers die de gegevens verzamelen zullen herkenbaar zijn aan het dragen van veiligheidshesjes. Er worden echter geen persoonlijke gegevens afzonderlijk gebruikt of gerapporteerd.

Graag verzoeken wij u om uw medewerking te verlenen vanwege het belang voor de toekomstige leefbaarheid van ons dorp.

Het antwoord op bovenstaande vragen kunt u schriftelijk inleveren bij de heer Frans Schoppema, Runstraat 3-5, 5374 AA Schaijk.

Tevens is het mogelijk om het antwoordformulier op internet in te vullen op het adres:

[Klik hier voor vragenformulier parkeeronderzoek Schaijk](#)

[Kaart onderzoeksgebied kern Schaijk](#)

Wij bedanken u voor uw medewerking.

Bestuur MKB Schaijk - Reek

Vragen parkeeronderzoek te Schaijk

Datum *

Bedrijfsnaam*

Adres

Postcode

Woonplaats

Email adres *

Hoe gaat u en/of uw personeel naar de zaak?

Keuze Te voet
 Fiets
 Auto

Waar parkeert u en/of uw personeel indien van toepassing de auto?

Antwoord

Heeft u als ondernemer informatie over de parkeerintensiteit en duur van parkeren van uw bezoekers met de auto?

Antwoord

Toelichting

BIJLAGE 6: BEREKENING AFGELEID UIT RAPPORTAGE 'CENTRUMPLAN SCHAIJK' VOCUSarchitecten bna (6 juli 2010)

Afgeleid uit rapportage 'Centrumplan Schaijk' van VOCUS Architecten bna (6 juli 2010)

HUIDIGE SITUATIE

Tabel: benodigd aantal parkeerplaatsen conform parkeerkencijfers en parkeernormen

functie/voorziening	Correctie-factor	omvang functie	eenheid	CROW-norm	benodigd aantal pp
wonen (serviceflat/aanleunwoning)		0	woning	0,6	0,0
wonen (vrijstaand)		22	woning	2,0	44,0
wonen (half-vrijstaand)		12	woning	2,0	24,0
wonen (appartement < 80m2)		3	woning	1,3	3,9
wonen (appartement > 80m2)		7	woning	1,8	12,6
kantoor		2531	100 m2 bvo	2,1	53,2
detaillhandel (non-food)	85%	4359,7	100 m2 bvo	3,0	130,8
detaillhandel (food)	85%	2068,9	100 m2 bvo	4,5	93,1
restaurant		87	100 m2 bvo	10,0	8,7
dienstverlening		0	100 m2 bvo	3,0	0,0
horeca (cafeteria)		504	100 m2 bvo	4,0	20,2
arts, maatschap, kruisgebouw		3	behandelkamer	1,5	4,5
creche, peuterspeelzaal, kinderdagv.		0	arb.plaats	0,8	0,0
apotheek		288	100 m2 bvo	1,7	4,9
TOTAAL					399,9

Tabel: Benodigd aantal parkeerplaatsen a.h.v. aanwezigheidspercentages

functie	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag							
wonen	84,5	50%	42,25	60%	50,7	100%	84,5	90%	76,1	60%	50,7	60%	50,7	70%	59,2
kantoren	53,2	100%	53,20	95%	50,5	5%	2,7	10%	5,3	5%	2,7	0%	0,0	0%	0,0
detaillhandel (non-food)	130,8	30%	39,24	65%	85,0	5%	6,5	100%	130,8	100%	130,8	0%	0,0	0%	0,0
detaillhandel (food)	98,0	30%	29,40	65%	63,7	5%	4,9	100%	98,0	100%	98,0	0%	0,0	0%	0,0
dienstverlening	0,0	100%	0,00	100%	0,0	40%	0,0	10%	0,0	10%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
sociaal- culturele voorzieningen	0,0	10%	0,00	35%	0,0	100%	0,0	100%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	25%	0,0
sociaal- medische voorzieningen	4,5	100%	4,50	100%	4,5	10%	0,5	15%	0,7	10%	0,5	5%	0,2	5%	0,2
bibliotheek	0,0	60%	0,00	60%	0,0	100%	0,0	70%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
horeca/vermaak	28,9	10%	2,89	35%	10,1	100%	28,9	90%	26,0	75%	21,7	100%	28,9	45%	13,0
TOTALEN	399,9		171,5		264,6		128,0		336,9		304,3		79,8		72,4

aantal aanwezige parkeerplaatsen

323,0

saldo

-76,9

% tekort/overschot

-19%

151,5

88%

58,4

22%

195,1

152%

-13,9

-4%

18,7

6%

243,2

305%

250,6

346%

TOEKOMSTIGE SITUATIE

Tabel: benodigd aantal parkeerplaatsen conform parkeerkencijfers en parkeernormen

functie/voorziening	Correctie-factor	omvang functie	eenheid	CROW-norm	benodigd aantal pp
wonen (serviceflat/aanleunwoning)		27	woning	0,6	16,2
wonen (vrijstaand)		0	woning	2,0	0,0
wonen (half-vrijstaand)		0	woning	2,0	0,0
wonen (appartement < 80m2)		34	woning	1,3	44,2
wonen (appartement > 80m2)		22	woning	1,8	39,6
kantoor		550	100 m2 bvo	2,1	11,6
detaillhandel (non-food)		1431	100 m2 bvo	3,0	42,9
detaillhandel (food)		1466,25	100 m2 bvo	4,5	66,0
restaurant		0	100 m2 bvo	10,0	0,0
dienstverlening		0	100 m2 bvo	3,0	0,0
horeca (cafeteria)		86	100 m2 bvo	4,0	3,4
arts, maatschap, kruisgebouw		4	behandelkamer	1,5	6,0
creche, peuterspeelzaal, kinderdagv.		5	arb.plaats	0,8	4,0
apotheek		0	100 m2 bvo	1,7	0,0
TOTAAL					233,9

Tabel: Benodigd aantal parkeerplaatsen a.h.v. aanwezigheidspercentages

functie	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag							
wonen	176,5	50%	88,25	60%	105,9	100%	176,5	90%	158,9	60%	105,9	60%	105,9	70%	123,6
kantoren	25,3	100%	25,32	100%	25,3	5%	1,3	10%	2,5	5%	1,3	0%	0,0	0%	0,0
detaillhandel (non-food)	158,0	30%	47,41	70%	110,6	20%	31,6	100%	158,0	100%	158,0	0%	0,0	0%	0,0
detaillhandel (food) *)	129,0	30%	38,69	70%	90,3	20%	25,8	100%	129,0	100%	129,0	0%	0,0	0%	0,0
dienstverlening **)	4,0	100%	4,00	100%	4,0	5%	0,2	10%	0,4	5%	0,2	0%	0,0	0%	0,0
sociaal- medische voorzieningen *)	15,4	100%	15,40	100%	15,4	30%	4,6	15%	2,3	15%	2,3	5%	0,8	5%	0,8
horeca/vermaak	32,3	30%	9,69	40%	12,9	90%	29,1	90%	29,1	75%	24,2	100%	32,3	45%	14,5
TOTALEN	540,5		228,8		364,4		269,1		480,2		420,9		139,0		138,9

*) apotheek is nu anders opgenomen t.o.v. 1e tabel; dienstverlening

aantal aanwezige parkeerplaatsen

481,0

saldo

-59,5

% tekort/overschot

-11%

252,2

110%

116,6

32%

211,9

79%

0,8

0%

60,1

14%

342,0

246%

342,1

246%

VERWIJDEREN i.v.m. NIEUWBOUWPLAN
afname benodigd pp.

Fase	omschrijving	omvang functie	norm	aantal pp
Fase A				
Schutsboomstraat 5	woning (vrijstaand)	1	2,0	2,0
Schutsboomstraat 9	detaillhandel (non-food)	521,9	3,0	15,7
Europaplein 2	kantoor voormalig gemeentehuis	1880	2,1	39,5
Europaplein 4	woning (vrijstaand)	1	2,0	2,0
				59,1
				340,8
Fase B				
P.v.Winkelstraat 12	woning (half-vrijstaand)	1	2,0	2,0
P.v.Winkelstraat 14	woning (half-vrijstaand)	1	2,0	2,0
P.v.Winkelstraat 18	detaillhandel (food)	PLUS 669,8	4,5	30,1
				34,1
				306,6

§ 6.1. Ruimtelijke ontwikkelingen VOCUS-rapportage

Bij dit onderzoek is het rapport "Centrumplan Schaijk" bekend onder projectnummer 264-sc (6 juli 2010) van VOCUS Architecten bna gebruikt. In deze rapportage is ook een parkeerbalans uitgewerkt, waarbij gebruik is gemaakt van de parkeernormen van de gemeente Landerd en de CROW-kencijfers voor parkeren. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende aanwezigheidspercentages gedurende de week binnen het onderzoeksgebied. Deze aanwezigheidspercentages zijn toegevoegd aan de verschillende functies omdat vrijwel nooit alle parkeerplaatsen bij de betreffende functies voor 100% bezet zijn. Bij het maken van deze parkeerbalans zijn de volgende documenten als uitgangspunt genomen:

- ASVV 1996, verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW 1996;
- Algemene voorschriften m.b.t. inrichting openbare ruimte van de gemeente Landerd d.d. 28.01.2009;
- Uittreksel kadastrale kaart d.d. 03.08.2009;
- Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW publicatie 182, CROW 2008.

De parkeerkencijfers zijn nooit ontwikkeld als norm. Ze zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen (met bandbreedtes) voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij bepaalde voorzieningen. Hierdoor zijn dus richtcijfers ontstaan die nu met het uitgevoerde parkeeronderzoek van VanSchijndelAdvies in relatie worden gebracht.

Parkeerbalans VOCUS-VanSchijndelAdvies

Aantal parkeerplaatsen centrum Schaijk

Omdat de onderzoeksgebieden van beide studies niet geheel gelijk zijn, zijn er nuanceverschillen te constateren in het aantal aanwezige parkeervoorzieningen (zie bijlage 7). Binnen het onderzoeksgebied van VOCUS valt een gedeelte van de parkeervoorzieningen van het Hofke rondom de VanAllesWinkel, de burgemeester Schoutenstraat en een aantal parkeerplaatsen gelegen aan de Repellaan. De parkeerplaatsen bij dorps huis Phoenix (11 parkeerplaatsen) zijn in hun studie daarentegen buiten beschouwing gelaten en VanSchijndelAdvies houdt rekening met 60 parkeerplaatsen op het Europelein en VOCUS met 40 parkeerplaatsen. Daarbij doen zich nog een paar kleine interpretatie verschillen c.q. gewijzigde situaties voor in de huidige situatie. Belangrijkste verschil is dat de parkeerplaatsen op privéterreinen (57 stuks) door VOCUS zijn meegeteld. In onderstaande tabel zijn de gegevens samengevat:

Studie	Gebied	Aantal p.plaatsen
VanSchijndelAdvies	Deelgebied 1 t/m 3	310
VOCUS	Centrumgebied	344

Parkeerkencijfers (VOCUS) – parkeeronderzoek (VSA)

VOCUS

Uit de berekening van bijlage 6 blijkt dat de koopavond maatgevend is en wel met 337 parkeerplaatsen in de huidige situatie. Voor de toekomstige situatie is de koopavond ook maatgevend en komt de berekening uit op 480 parkeerplaatsen. Wanneer de berekende waarden worden afgezet tegen de beschikbare plaatsen (huidige situatie) en de aantallen die voortvloeien uit het ruimtelijke schetsplan (toekomstige situatie) ontstaat de volgende tabel:

VOCUS-studie	Bestaande situatie	Nieuwe situatie
Werkelijk aantal parkeerplaatsen (aanbod)	344	482 (schetsplan)
Berekend aantal parkeerplaatsen (vraag)	337	480
Te kort/overschot	+ 7	+ 2

Met voornoemde gegevens zou er dus sprake zijn van een evenwichtige parkeerbalans.

VanSchijndelAdvies

Wanneer de resultaten van het parkeeronderzoek van het centrumgebied (deelgebied 1 t/m 3) in relatie worden gebracht met de berekeningen van de bestaande situatie zien we dat er op de koopavond 'slechts' 134 parkeerplaatsen zijn bezet. Het gebruik blijft dus ver achter op het (berekende) maatgevende aantal van 337 parkeerplaatsen. Hieruit zou men kunnen opmaken dat de parkeernormen en/of aanwezigheidspercentages naar beneden mogen worden bijgesteld.

In de deelgebieden 1, 2 en 3 parkeren resp. 34, 62 en 38 auto's tijdens de koopavond. Op zaterdagochtend rond 11.00 uur wordt nagenoeg de hoogste parkeerdruk gemeten. Dan staan er in het centrum van Schaijk 221 auto's geparkeerd.

Omdat de privéparkeerplaatsen (ruim 50 stuks) niet zijn meegenomen in het parkeeronderzoek (o.a. privacy-redenen) zou je bij een 100% bezetting van alle inritten e.d. een totale parkeerdruk van ca. 275 (221+50) auto's in het centrum kunnen meten. Dan nog zou er voldoende parkeerruimte zijn in het centrum van Schaijk. Zelfs wanneer hier wordt uitgegaan van de 310 parkeerplaatsen waarmee in deze studie is gerekend.

Het berekende aantal van zaterdag middag (huidige situatie; 304 parkeerplaatsen) evenaart meer het werkelijke gebruik. Dit ligt ca. 10% lager dan de parkeervraag van 337 parkeerplaatsen.

Als deze lijn wordt doorgezet voor de toekomstige situatie (-/- 10%), dan zouden er in plaats van 480 parkeerplaatsen theoretisch gezien 430 parkeerplaatsen nodig zijn.

Toets parkeergegevens

Rekening houdend met allerlei variabelen, inputgegevens (VOCUS) en meetresultaten (VSA), zou –uitgaande van het “Centrumplan Schaijk”- het toekomstige plan moeten voorzien in 430 à 450 parkeerplaatsen. De ruimte die in het schetsontwerp is gereserveerd voor parkeren kan eventueel worden gebruikt voor het maken van goede (geïntegreerde) laad-/losvoorzieningen, zodat laad-/losactiviteiten in de toekomst het straatbeeld en de parkeerhandelingen minder verstoren.

Voor de toekomstplannen moet de totale verkeerscirculatie inclusief het ontsluiten van de parkeervoorzieningen op hun verkeers- en vervoerskundige (laden/lossen) merites worden beoordeeld.

Tot slot

In het “Centrumplan Schaijk” dat als toetsingskader is gehanteerd, zijn 45 parkeerplaatsen opgenomen in een parkeergarage. Wanneer er veel alternatieve (gratis) parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar zijn, zullen de ondergrondse parkeerplaatsen incidenteel worden gebruikt. Daarom is een parkeergarage hier niet aanbevelingswaardig. Mits een te realiseren parkeergarage gekoppeld wordt aan appartementencomplexen (wooneenheden) of direct aansluit bij een winkelvoorziening zal dit het gebruik bevorderen. Wanneer een parkeergarage op gelijk niveau (-1) met een winkel zou liggen, is hier ook een ruimtelijk voordeel te behalen omdat een aandeel m² bruto vloeroppervlak (B.V.O) voor detailhandel onder de grond verdwijnt.

BIJLAGE 7: Capaciteitsoverzicht VSA versus VOCUS

VanSchijndelAdvies				VOCUS		
HUIDIGE SITUATIE						TOEKOMSTIGE SITUATIE SCHETSPLAN
Gebied	Secctie	Omschrijving	AANTAL P.PLAATSEN	AANTAL P.PLAATSEN	VERSCHIL	
1	1	Europaplein P-haven_N	4	4	0	4
1	2	Europaplein P-haaks_Z	4	4	0	4
1	3	Europaplein P-haven_N	5	4	-1	0
1	4	Europaplein stopverbod_Z	0	0	0	0
1	5	P-terrein Europaplein	60	40	-20	86
1	6	Europaplein P-haven_W	6	6	0	0
1	7	Europaplein P-langs_O	4	0	-4	0
1	8	Europaplein P-haven_W	7	6	-1	15
1	9	Europaplein P-haaks_O	7	7	0	7
2	10	P.v.Winkelstraat P-haaks DeHerd	13	13	0	16
2	11	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	6	6	0	14
2	12	P-terrein PLUS	25	28	3	zie aantal bij EmTe
2	13	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	14	8	-6	4
2	14	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	10	11	1	13
2	15	P-terrein PHOENIX	8	0	-8	0
2	16	P-invaliden PHOENIX	3	0	-3	0
2	17	P-terrein EmTe	43	44	1	107
2	18	P.v.Winkelstraat P-haaks_Z	13	13	0	13
2	19	P.v.Winkelstraat P-haaks_N	9	4	-5	4
3	20	Schutsboomstraat P-haaks_W	5	5	0	5
3	21	P-terrein restaurant 3 Heere	10	10	0	10
3	22	Schutsboomstraat P-haaks_W	9	14	5	14
3	23	Schutsboomstr P-langs_O tot inrit B.B.	5	4	-1	10
3	24	P-haaks_W thuiszorg	8	9	1	9
3	25	P-haaks_O Multimate/B.B.	11	11	0	13
3	26	P-haaks_O Kruidvat	6	6	0	6
3	27	P-haaks_O apotheek	5	9	4	9
3	28	P-invalide_O apotheek	1	1	0	1
3	29	P-haaks_W Welterusten	9	9	0	9
		subtotaal	310	276	-34	373
1	2,4	Europaplein privé ZUID			7	7
1	5	P-terrein Europaplein privé			5	4
1	7,9	Europaplein privé OOST			7	7
	10,14,1					
2	5,16,19	P.v.Winkelstraat privé NOORD			4	4
	11,12,1					
2	3,14,18	P.v.Winkelstraat privé ZUID			3	3
	21,23,2					
3	5,26,27,28	Schutsboomstraat/Runstraat privé OOST			5	2
	20,22,2					
3	4,29	Schutsboomstraat/Runstraat privé WEST			6	6
7	57	P-terrein Het Hofke			7	7
7	58	Het Hofke_Z P-haaks			13	13
7	59	Burgemeester Schoutenstraat			5	5
8	60	Repellaan P-langs			6	6
		subtotaal			68	64
				P-GARAGE ONDERGRONDS		45
		TOTAAL GENERAAL	310	344		482